
ШКОЛЬНЫЙ РАНЕЦ – ВКЛАД В БЕЗОПАСНОСТЬ с.178



№8 (902) АВГУСТ 2006

Обзор отличный!

За рулем

ŠKODA ROOMSTER

ВКЛЮЧИТЕ ВООБРАЖЕНИЕ

с. 38



ДО МАГАДАНА НА ВОСЬМИ РОССИЙСКИХ ВСЕДОРОЖНИКАХ с. 278

СТРЕМЛЕНИЕ К СОЛИДНОСТИ с. 28



NISSAN ALMERA CLASSIC

KIA SPECTRA

RENAULT LOGAN

ISSN 0321-4249
06008
9 770321 424007 >



СОДЕРЖАНИЕ

ЖУРНАЛА «ЗА РУЛЕМ» №8 – 2006





98 148
210 216





АВТОМОБИЛИ НОМЕРА

Список дилеров, продающих автомобили, о которых рассказано в этом номере журнала, – на с. 313.



*Грузовик. **Автобус.

ПРИГЛАСИТЕ ЗАМОРСКОГО НАСТАВНИКА

Час пик. Обыкновенный перекресток в Берлине. Город наводнен футбольными фанатами со всего мира… Но автомобили стоят «в линеечку» – никому не приходит в голову выехать на пустующую чужую полосу или пристроиться за автобусом. Потому что здесь правит Закон.

Да, Берлин – не Москва! Но представляю, какой кошмар творился бы на наших улицах, случись финальный матч футбольного первенства планеты не в немецкой, а в российской столице! Увы, организовать нормальное уличное движение наша ГАИ не способна. Для этого нужны знания и желание. Похоже, ничего этого у нынешнего руководства МВД нет!



Недавнее обращение министра к сотрудникам ГАИ – лишнее тому подтверждение. Цитирование страшных цифр, порожденных в том числе бездарной организацией движения, сильно напоминает рапорт недавних времен об отдельных недостатках на фоне всеобщих достижений. И удобно ли министру упоминать про честь, доблесть и морально-этические нормы, когда во всей России не найти ни одного серьезного перекрестка, на котором навели бы истинный порядок!

Мы отвыкли думать. Мы принимаем идиотские решения! Если хам едет по газону, нам проще заасфальтировать газон! Если водители не соблюдают правила – придумываем новые! А результат – как в футболе: не получается! Может быть, пришла

го на-
ка?
дела
айней
етных
низа-
пере-
елен-
рест-
одно-
мзду
азме-
ит ли
оит и

при оформлении протоколов после ДТП? И неужели не ясно, что тот, берлинский перекресток в итоге зарабатывает куда больше? Машины едут быстрее, аварий нет, а водители и пассажиры здоровы и спокойны, поскольку знают – их охраняет Закон.

От ГАИ при ее нынешнем руководстве вряд ли можно ждать перемен – скорее мы пробьемся на очередной футбольный форум. Но в наших с вами силах начать менять ситуацию с другого конца! Тот, кто искренно хочет видеть на наших дорогах принятый в мире порядок, без трагедий и хамства, без страха и тревог за жизнь, просто обязан забыть о диких привычках обгонять справа, ездить «против течения» и не замечать включенный поворотник соседнего автомобиля. Давайте добровольно прекратим дурацкую борьбу за «место на перекрестке» – оставим состязания спортсменам. У них это получится лучше.

«Помоги, а не вреди!» – вот, на мой взгляд, девиз каждого порядочного человека, каждого нормального водителя. Очень хочу, чтобы им руководствовались и сотрудники ГИБДД – давно пора пригласить для них заморского наставника!

П. МЕНЬШИХ

Отчет о конференции главного редактора читайте на с. 274.



FIAT GRANDE PUNTO

- Двигатель – бензиновый; число цилиндров, клапанов и рабочий объем – 4x8x1368 см³; мощность – 57 кВт/77 л.с. при 6000 об/мин; максимальный крутящий момент – 115 Н·м при 3000 об/мин.
- Трансмиссия – переднеприводная; коробка передач – механическая 5-ступенчатая.
- Кузов – 5-местный 5-дверный; база – 2510 мм; габарит (длина x ширина x высота) – 4030x1687x1490 мм; объем багажника – 275 л. Колеса – 175/65R15, 185/65R15.
- Максимальная скорость – 165 км/ч; разгон до 100 км/ч – 13,2 с; расход топлива в смешанном европейском цикле – 6,1 л/100 км.

ТОЧЕЧНЫЙ УДАР

…грозит нанести ФИАТ, представляя на Московском автосалоне модель «Гранде Пунто».

Новинка принимает эстафету у старого «Пунто», который разошелся по миру многомиллионным тиражом. Молодой «итальянец» дебютировал прошлой осенью, и вот спустя год после мировой премьеры он засветится в России.

Создавали новый «Пунто» не без влияния современной высокой (в смысле габаритов) моды. И приставка «гранде» появилась неслучайно – «большая точка» превзошла прежнюю модель во всех измерениях. Естественно, в салоне стало свободнее, поклаже отвели дополнительные литры багажника. Покупатель может выбирать между 3- и 5-дверным вариантом. Над обликом «Пунто» вместе с дизайнерами ФИАТа трудились мастера ателье Джуджаро. Характерные черты предшественника заиграли в новых формах и получился… типичный «итальянец». В интерьере особо въедливо подошли к деталям и материалам. Взять хотя бы панорамную крышу из двух стеклянных панелей – неподвижной задней и передней с электроприводом, открывающейся всего за 7 секунд.



В палитре двигателей два бензиновых – восьмиклапанные объемом 1,2 и 1,4 л и мощностью, соответственно, 65 и 77 л.с. и четыре турбодизеля из семейства «Мультиджет» (Multijet). Два из них – объемом 1,3 л, 75- и 90-сильный (у последнего турбина с изменяемой производительностью) и два – объемом 1,9 л – 120 и 130 л.с. Само собой понятно, что разработчики уделили много внимания безопасности. В арсенале многочисленные электронные системы – от антиблокировочной до помогающей трогаться в горку, семь подушек, «мягкая» передняя часть кузова для зазевавшихся пешеходов и «Изофикс» детям.

У нового «Гранде Пунто» хорошие задатки и привлекательная цена, в Европе он пользуется спросом. Приживется ли «итальянец» в России? Дождемся салона… и точка!

ТРЕТЬЕ АВГУСТА – ВАШ ДЕНЬ!

Четыре месяца – с апреля по июль – в редакции принимали и тщательно обрабатывали письма наших читателей с заполненными анкетами. В этом году во второй раз лауреатов престижного конкурса «Гран-при «За рулем» должны назвать сами читатели – именно они составляют представительное народное жюри. Чтобы стать его членом, надо было внимательно изучить и заполнить анкету и принять участие в выборе автомобилей, которые уже в начале сентября отметят почетными призами. Чтобы ответить на все вопросы анкеты, предстояло изрядно подумать, потратить время, но это не остановило членов жюри – к началу июля в редакции обработали свыше 35 тысяч анкет! Напомним: по условиям конкурса трое читателей – членов жюри получат в подарок три автомобиля; в этом году это будут модели-победители в номинациях B, C и D. Фамилии счастливчиков станут известны во время розыгрыша, который пройдет в редакции в присутствии членов специальной комиссии в 12 часов дня 3 августа. За ходом розыгрыша, кстати, в режиме реального времени можно наблюдать на сайте журнала **www.zr.ru.** О том, кому достались главные призы, мы расскажем в следующем номере ЗР.

УЛЫБКА В ПОМОЩЬ ПДД



К 70-летию ГАИ в Москве и других городах проходит необычный конкурс – «Золотые дорожные поговорки», участие в котором может принять любой водитель и пешеход. Организаторы этого конкурса профилактики безопасности движения посчитали, что, когда люди улыбаются, они обязательно выполняют правила! Лучшие шутки, пословицы, поговорки в течение лета звучат по радио, публикуются в ряде газет. Лучшие плакаты на время украсили улицы Москвы.



«БОШ» – АВТОВАЗУ



Соглашение подписывают председатель совета директоров компании «Роберт Бош» Франц Ференбах и генеральный директор ОАО «АВТОВАЗ» Игорь Есиповский.

АВТОВАЗ и «Бош» подписали соглашение о партнерстве на 2006–2007 гг. Фирмы продолжат многогранное сотрудничество, в том числе по разработке новых автомобилей на унифицированной платформе классов B и C, созданию современного дизельного двигателя, адаптации ABS к российским моделям и контроллеров к новым моторам 1,4 и 1,6 л. Наряду с этим получит развитие локализация производства компонентов «Бош». В Саратове уже выпускают для АВТОВАЗа блоки управления, датчики кислорода, датчики массового расхода воздуха, катушки и свечи зажигания.

БИБЕНДУМ НЕ ЗНАЕТ ПАУЗ

Уже не первый год «Мишлен» проводит большой конкурс Challenge Bibendum, где оцениваются экологичные автомобили и технологии. В нем принимают участие почти все ведущие производители, и победа здесь весьма престижна. В этом году один только «Даймлер-Крайслер» представил восемь новинок, в числе которых три работают на водороде, две – на природном газе, а одна – на топливе, синтезированном из биомассы. В число конкурсантов попали особо экономичный «Бионик-Кар», созданный по образу и подобию экзотической рыбки-кузовка, и «Смарт» с гибридным силовым агрегатом. Это дизель и электромотор мощностью 30 и 20 кВт соответственно.



КОРОТКО

■ ГАЗ приобретает у «Рено-Тракс» лицензию и оборудование для выпуска на предприятии «Автодизель» моторов «Рено Dci11», соответствующих нормам Евро III и IV. Планируемые объемы производства – до 20 000 в год, причем потребителями будут «Урал», МАЗ и АвтоКрАЗ.



■ Старейший автомобильный журнал Autocar иногда сравнивает машины по времени разгона с места до 100 миль в час (160 км/ч) с последующим торможением до полной остановки. Отныне этот рейтинг возглавит «Бугатти-Вейрон», затративший лишь 9,9 с. Для сравнения: «Порше-911 турбо» – 12,5, «Ламборгини-Галлардо» – 13,65, «Форд-Фокус ST» – 21,35 секунды...

■ Возможно, у нас появятся индийские «Тата-Индика» местной сборки, если МЭРТ даст согласие ТагАЗу на импорт комплектующих для этой модели в режиме промышленной сборки. В Таганроге, где собирают «Хёндай», недовольны объемами и нестабильностью поставок, хотят диверсифицировать производство.





ВЕЧНЫЙ «ПРОХОДИМЕЦ»

«Гелендеваген» можно смело отнести к немногим практически бессмертным автомобилям: он эволюционирует с 1979 года!

Итак, посмотрим, чем отметит легендарный вседорожник, используемый у нас большей частью как наилучший автомобиль охраны VIP-персон, свое 27-летие.

Если говорить о внешности, то здесь неожиданностей не замечено. Абсолютно узнаваемый «сапожок», в том числе и с электрогидравлически убираемым верхом в версии кабриолет. А вот краска стала другой, но чтобы понять это, нужно отважиться… нацарапать гвоздем неприличное слово. Не выйдет, и не потому, что внутри бравые ребята – просто теперь это сверхтвердое покрытие на основе нанотехнологий. Сиденья заднего ряда оборудованы креплениями «Изофикс» для детского кресла: быть может, как раз охране и доверят отвезти продолжателя VIP-династии в элитный детский сад.

Опять же, даже посмотрев новинке в глаза, не заметишь, что они теперь могут светить не только вперед, но и вправо-влево, в том числе адаптивными стали и противотуманные фары.

Под капотом G500 осталась старая добрая «восьмерка» мощностью 296 л.с., кому мало – заказывайте G55 AMG, в котором на 180 «лошадок» больше. А вот «бюджетный» G320CDI получил новый легкосплавный турбодизель с пьезоинжекторами, выполняющий нормативы Евро IV и оснащенный необслуживаемым сажевым фильтром на выхлопе.

MERCEDES-BENZ G 320 CDI

- Двигатель – дизельный; число цилиндров, клапанов и рабочий объем – 6x24x2987 см³; мощность – 165 кВт/224 л.с. при 3800 об/мин; максимальный крутящий момент – 540 Н·м при 1600 об/мин.
- Трансмиссия – полноприводная; коробка передач – автоматическая 7-ступенчатая.
- Кузов – 7-местный 5-дверный; база – 2850 мм; габарит (длина x ширина x высота) – 4661x2007x1931 мм; снаряженная масса – 2445 кг.

ПРИЯТНОГО АППЕТИТА!

На совместном обеде глава концерна «Рено-Ниссан» Карлос Гон сказал крупнейшему акционеру «Дженерал моторс» Керку Керкоряну (10% акций), что компания не прочь прикупить до 20% капитала «Джи-Эм». Учитывая тяжелое финансовое положение концерна, тот рекомендовал его президенту Рику Вэгониру не упускать шанс поправить дела (речь идет о вливании почти трех миллиардов долларов). «Партнерство принесет пользу концерну и его акционерам», – писал Керкорян. Можно сказать, польза уже есть. Утечка информации в СМИ вызвала рост курса акций «Джи-Эм» на 9,22%! Но и возможности такого альянса многo спорят.

«АЭРОПОРТ ЭКСПРЕСС»

Российское представительство шведской компании People Travel Group организует в Санкт-Петербурге круглосуточное автобусное сообщение с аэропортами «Пулково-1» и «Пулково-2». Восемь автобусов «Скания-Омни Линк» питерского производства вместимостью по 50 человек будут в режиме экспресса отправляться от станции метро «Пушкинская» и «Технологический институт».



Руководители компаний: А. Муров (слева) и К. Литтцель довольны.

ЛАМПОЧКА В ЗАКОНЕ

В Евросоюзе вступил в силу закон (Правило R48, дополнение 07), согласно которому все вновь разрабатываемые с 1 августа 2006 года автомобили должны обеспечить водителям возможность менять лампочку в фаре, пользуясь только инструкцией и комплектом прилагаемого инструмента. Вмешательство законодателей не случайно. В некоторых моделях простая операция невозможна без посещения сервиса с потерей времени. Например, у «Ауди-А4» на это уходит 24 минуты, у «Форда-Фиеста» – 45, в «Рено-Модюс» вообще сначала надо снять весь пластиковый бампер.



СДЕЛАЮТ НА ГАЗЕ

По заявлению губернатора Нижегородской области Валерия Шанцева, компания Magnetto намерена создать с ГАЗом совместное предприятие по производству кузовных деталей для концерна «Фольксваген». Это обойдется ей всего в 22 млн. евро, тогда как строительство завода с нуля потребовало бы в пять раз больше.

Итальянская группа Magnetto располагает в мире 35 заводами и специализируется, на производстве штампованных кузовных деталей и колесных дисков.

НЕ НАШ «СЕБРИНГ»



Знакомый нам «Крайслер-Себринг» скоро обретет газовскую эмблему, а в Лондоне уже стартовала модель следующего поколения.

Интересно, кто из них появится раньше? Американский планируют продавать в Европе с середины будущего года. Зрительно новинка имеет черты «Кроссфайра» и «Эйрфлайта» – концепт-кара 2003 года. Впрочем, внешний вид можно оценить по фото, а вот заглянуть внутрь постараемся помочь.

Под капотом американской версии будут устанавливать «шестерки» рабочим объемом 3,5 или 2,7 л и 2,4-литровую «четверку». А вот в Европу попадут варианты с 2,7-литровым бензиновым или 2-литровым дизельным моторами. Под стать двигателям будут и задние тормоза: либо дисковые, либо барабанные.

Спинка заднего сиденья сможет складываться по частям, превращая седан в подобие хэтчбека. И это разумно: штатный объем багажника 390 л не поражает воображение.

Из изюминок отметим аудиосистему со встроенным жестким диском объемом 20 ГБ, навигатор, объединенный с телевизором, и подогреваемые/охлаждаемые… подстаканники.

CHRYSLER SEBRING

- Двигатель – бензиновый; число цилиндров, клапанов и рабочий объем – 6x24x2736 см³; мощность – 142 кВт/190 л.с. при 6400 об/мин; максимальный крутящий момент – 298 Н·м при 4000 об/мин.
- Трансмиссия – переднеприводная; коробка передач – автоматическая 6-ступенчатая.
- Кузов – 5-местный 4-дверный; база – 2765 мм; габарит (длина x ширина x высота) – 4842x1808x1498 мм; объем багажника – 390 л; снаряженная масса – 1522 кг. Колеса – 215/65R16.
- Расход топлива в городском/загородном циклах – 10,9/8,1 л/100 км.

КОРОТКО

- В Дьёре (Венгрия) стартовало производство нового купе «Ауди-ТТ». При трехсменной работе 800 человек сумеют до конца года собрать 20 000 новых машин. Старт потребовал инвестиций в 230 млн. евро. Сложность автомобиля заметно возросла, но время монтажа, напротив, существенно сократилось.



- Проводя очередной опрос в автосалонах, маркетологи «Хёндай» интересовались не только автомобильными предпочтениями потенциальных покупателей, но и тем, какие автомобильные издания они читают. Самым популярным среди приверженцев корейской марки оказался журнал «За рулем». «Хёндай» – сегодня среди лидеров российского рынка, а ее приверженцы читают «За рулем». Знают: плохого не посоветует.
- После двухмесячного пребывания под стражей глава компании «Хёндай» 68-летний Чунг Монг Ко был отпущен до суда под залог в один миллиард вон (около 828 000 евро) и вернется к своим обязанностям. Г-н Чунг признал свою вину, но обвинение в нецелевом расходовании более 100 миллиардов вон с него не снято. Теперь все решит суд…
- На конвейере АВТОВАЗа началась сборка в небольших количествах «Калины» с кузовом хэтчбек. Каждый автомобиль первой партии собирали при участии конструкторов и технологов. Редакция ЗР уже располагает таким хэтчбеком.



МАРИЯ ШАРАПОВА ПРЕДСТАВЛЯЕТ…

В ближайшие годы ни одна премьера «Ленд-Ровера» не обойдется без нашей теннисистки.

Вот и в Лондоне «Фрилендер» второго поколения представляла наша суперзвезда. Новинка появится на европейском рынке уже в конце нынешнего года и сможет, как утверждают ее создатели, не только доставлять удовольствие на шоссе, но и преодолевать любое бездорожье. Что ж, будет что проверить нашим испытателям…

А пока – заочное знакомство. «Фрилендер-2» получил пару новых моторов. Это 3,2-литровая рядная бензиновая «шестерка» и 2,2-литровый турбодизель мощностью 160 л.с. Особенностью бензинового мотора стала чрезвычайная компактность, позволившая установить его поперек моторного отсека – необычное решение в классе вседорожников. Как и максимальная скорость, потребовавшая разбить шкалу спидометра более чем на 20 делений! С этим двигателем можно буквально улететь со светофора, зато с дизелем – изрядно сэкономить на топливе. Он потребляет всего 7,5 л/100 км.

Постоянный полный привод оборудован умной системой Terrain Response. Она позволяет водителю не ломать голову над тем, какой режим выбрать – достаточно нажатием кнопки указать тип бездорожья.

Новинка прибавила в длине всего 50 мм, но это позволило увеличить объем багажного отделения на 38%! Притом пассажиры тоже получили заметно больше свободы. Над головами седоков может оказаться бездонное небо, если выбрать версию с панорамной стеклянной крышей. Водитель же сможет вдоволь наиграться с многочисленными электронными помощниками: датчиком дождя, адаптивным ксеноновым светом и многим другим.

LAND ROVER FREELANDER

- Двигатель – бензиновый; число цилиндров, клапанов и рабочий объем – 6x24x3192 см³; мощность – 171 кВт/233 л.с. при 6300 об/мин; максимальный крутящий момент – 317 Н·м при 3200 об/мин.
- Трансмиссия – полноприводная; коробка передач – автоматическая 6-ступенчатая.
- Кузов – 5-местный 5-дверный; база – 2660 мм; габарит (длина х ширина х высота) – 4500x1910x1740 мм; объем багажника – 755/1670 л; снаряженная масса – 1770 кг. Дорожный просвет – 220 мм. Колеса – 235/55R19.
- Максимальная скорость – 200 км/ч; разгон до 100 км/ч – 8,9 с; расход топлива в смешанном европейском цикле – 11,2 л/100 км.

КОРОТКО

- Прошлый год оказался весьма успешным для ОАО «КамАЗ» – выпуск продукции увеличился в 3,25 раза и составил 60% общего объема производства машиностроительной отрасли Татарстана. Получена прибыль 133,4 млн. рублей, которая направлена в резервный фонд компании. Как результат, рыночная стоимость КамАЗа возросла на 96%. В планах на 2006 год – увеличение гарантии на автомобили с 50 до 65 тыс. км или 18 месяцев эксплуатации.
- В рамках «Фестиваля скорости» в Гудвуде на крикетном поле создана экспозиция из 10 легендарных гоночных автомобилей прошлого века – по одному из каждого десятилетия: «Феррари», «Рено», «Мазерати», «Мерседес-Бенц»… Одно только – модели выполнены не из металла, а из… песка.



- Европейские законодатели разрешили с июля установку на грузовиках и автобусах специальных осветительных приборов, облегчающих движение задним ходом при парковке ночью. Фирма «Хелла» уже разработала такие фары «Комет-450», «Комет-550» и «Ультра-Бим», которые внешне весьма похожи на противотуманки аналогичных моделей.





СУБЭКСТРИМ

Эти спортивные трехколесные автомобильчики строит для любителей экстрима небольшая калифорнийская фирма. «Суб G1» весит лишь 330 кг, но при этом оснащен двухцилиндровым мотором «Сузуки» в 130 л. с., чего вполне достаточно для преодоления первой сотни за 3,5 с после старта. Ощущения пилота, вероятно, самые экстремальные, иначе трудно объяснить реальность заявленной цены – около 65 000 евро!



MAZDA 3MPS

- Двигатель – бензиновый с турбонаддувом; число цилиндров, клапанов и рабочий объем – 4x16x2261 см³; мощность – 184 кВт/250 л.с. при 5500 об/мин; максимальный крутящий момент – 380 Н·м при 3000 об/мин.
- Трансмиссия – переднеприводная; коробка передач – механическая 6-ступенчатая.
- Кузов – 5-местный 5-дверный; база – 2640 мм; габарит (длина х ширина х высота) – 4435x1765x1465 мм. Колеса – 215/45R18.
- Максимальная скорость – 250 км/ч; разгон до 100 км/ч – 6,1 с; расход топлива в смешанном европейском цикле – 9,7 л/100 км.

СТАРТ НА СЧЕТ ТРИ

«Мазда» выпустила заряженную версию на базе «трешки».

Одной из заметных премьер грядущего Московского автосалона станет новая спортивная модель – «Мазда-3MPS» (Mazda Performance Series). Самый мощный в ряду «трешек» пятидверный хэтчбек отличают атлетические формы. Переднюю часть, по примеру «Мазды-6MPS», венчает развитая пятиугольная решетка радиатора и дополнительный нижний воздухозаборник, крылья раздались на 20 мм, на порогах – пластиковый обвес и в довершение – 18-дюймовые легкосплавные диски. Корму украшает оригинальный бампер, спойлер – с дополнительным стоп-сигналом.

Под капотом чудо техники – 250-сильный бензиновый двигатель MZR 2,3 DIZI с непосредственным впрыском, турбонаддувом и интеркулером. Своему монстру разработчики сосватали 6-ступенчатую механическую коробку – кстати, такую же, как и на спортивной «шестерке». Чтобы уместить «славную парочку» в подкапотном пространстве, коробку сделали компактной – трехвальный агрегат в длину не превосходит традиционный с пятью передачами.

Под бешеный ритм, который задают 250 «лошадей», тщательно настраивали и шасси. На 60% увеличили жесткость передней и задней подвесок, установив более мощные стабилизаторы поперечной устойчивости. Подобрали соответствующие характеристики пружин и амортизаторов. От неприятностей водителя оберегают мощные дисковые тормоза и полный набор электронных систем, а при аварии его и пассажиров защитит жесткий кузов с заданными зонами деформации, ремни с преднатяжителями и подушки.

У СТОЛИЦЫ – «АВТОДРОМ МОСКВА»

Свершилось то, чего так долго ждали любители автоспорта. Рядом со столицей открылась гоночная трасса «Москва». Впервые в истории российского автоспорта все команды разместились в стационарных боксах, а зрители могли наблюдать за происходящим на трассе из гостевых зон на стационарных трибунах. И пусть это был не этап чемпионата страны – значимость события для отечественного автоспорта от этого не стала меньше.

На новой кольцевой гоночной трассе «Автодром Москва» (таково ее официальное название) проходили расширенные тесты Российской Суперсерии, включавшие и учебную гонку. Участвовали болиды формулы 1600, формулы «Русь» и несколько автомобилей «Хонда-Сивик». Организаторы и участники опробовали новую трассу, отладили работу судейских постов, всех систем и служб обеспечения. Будем считать – начало положено.



КОРОТКО

- В рамках «Дней Швеции» в Самарской области АВТОВАЗ посетил чрезвычайный и полномочный посол Йохан Муландер. Вот дословно его мнение о заводе, где собирают «Калину»: «Производство очень впечатляющее, и сам автомобиль мне понравился: симпатичный, компактный. Моя первая машина была ВАЗ-2101, она – как первая любовь, вспоминаю ее с особой теплотой. АВТОВАЗ уникален и интересен тем, что здесь большая внутренняя интеграция».

- Папа выбрал «Вольво». Речь не об очередном «папамобиле», а о машине для личного пользования Его Святейшеством Бенедиктом XVI. Она была передана ему в Ватикане в дар вице-президентом «Вольво» Гэри Кинеем. Автомобиль имеет 8-цилиндровый двигатель, окрашен в темно-синий цвет снаружи и светлый внутри.



- В китайских автомобилях, вероятно, скоро появятся навигаторы, которые будут использовать собственную спутниковую систему Compass. КНР намерена создать альтернативу существующим американской GPS, российской ГЛОНАСС и европейской «Галилео».

- Как сообщает ИТАР-ТАСС, завод «Форда» во Всеволожске временно лишили таможенных льгот при ввозе комплектующих. Такое решение Федеральная таможенная служба РФ приняла в связи с невыполнением компанией соглашения с МРЭТ о локализации производства запасных частей до 40%.



ВСЕ НА РОДЕО!

Малоизвестная на нашем рынке японская фирма «Исудзу» получила на Королевском Норфолкском автошоу тройную награду за новый пикап «Родео Денвер».



Автомобиль способен перевозить тонну груза в своем кузове, но его основная задача – служить «лайфстильным» транспортом – то, что для настоящих джентльменов. Именно в этом качестве он регулярно собирает золотые трофеи на самых разных презентациях.

Очередная версия 2006 года получила новый 3-литровый турбодизель мощностью 131 л.с., который, впрочем, можно форсировать до 155 л.с., если заказать опцию Prodrive Performance Pack. В этом случае крутящий момент тоже заметно подрастет и составит солидные 350 Н·м. В переводе на особо ценимые джентльменами секунды набора первой сотни километров в час это составит ни много ни мало 4,4 с выигрыша!

Автомобиль комплектуют либо механической, либо автоматической коробкой передач, причем в последнем случае она оснащена режимами power и 3rd start. На сухом асфальте первый как раз и позволяет улететь первым с перекрестка, второй же, напротив, предотвращает возможную пробуксовку.

Полный привод с жестко подключаемым передним мостом позволяет манипулировать режимами 2WD и 4WD на скорости до 100 км/ч (!), останавливаться нужно, лишь когда необходимо включить понижающий ряд в раздаточной коробке.

Что же касается собственно джентльменского набора, то обладатель «Родео» сможет похвастаться «полным электропакетом», аудиосистемой с шестью динамиками, климатической установкой с антиаллергенным фильтром, креплениями «Изофикс» для детских кресел, системами ABS, EBD и многими другими атрибутами крутого «стиля жизни».

ISUZU RODEO DENVER

- Двигатель – дизельный; число цилиндров, клапанов и рабочий объем – 4x8x2999 см³; мощность – 96 кВт/131 л.с. при 3800 об/мин; максимальный крутящий момент – 280 Н·м при 2000 об/мин.
- Трансмиссия – полноприводная; коробка передач – механическая 5-ступенчатая.
- Кузов – 5-местный 4-дверный; база – 3050 мм; габарит (длина x ширина x высота) – 4900x1800x1735 мм; грузоподъемность – 1055 кг; снаряженная масса – 1845 кг. Дорожный просвет – 225 мм. Колеса – 245/70R16.
- Максимальная скорость – 155 км/ч; разгон до 100 км/ч – 16,8 с; расход топлива в смешанном европейском цикле – 9,2 л/100 км.

ПРОЕКТИРУЮТ «ФОРМУЛУ»

«Тойота» вместе с сетевым журналом Designet.ru объявила о своих проектах Designers Night Party и Designers Days Moscow – 2006 в рамках Московского автосалона, которые будут показаны там 30–31 августа и 1 сентября. Тогда же состоится награждение победителя конкурса «Российский гоночный автомобиль класса «Формула GT» для молодых российских дизайнеров. Главный приз – год бесплатного обучения в дизайн-школе Istituto Europeo di Design в Турине.

КОРОТКО

В Австрии начат серийный выпуск новых роботизированных 6-ступенчатых коробок передач «Изитроник» для автомобилей GM и ФИАТ. Новинка с легкостью переключает передачи под нагрузкой до 320 Н·м, что делает ее пригодной для машин разных классов.

С июля в Набережных Челнах прекращен выпуск «Оки» – карбюраторная микролитражка нормам Евро II не удовлетворяет. А вот серпуховчане попытаются продавать свое детище с моторчиком китайского производства, выпускаемым по японской лицензии. Такая малышка потянет уже на 4500 долларов. Впрочем, в Серпухове надеются, что уж 20 000 покупателей в год как-нибудь найдут. ЗМА же собирает на освободившихся площадях «Саньён-Рекстон», а в перспективе и пару моделей ФИАТа. Ну и, конечно, в программе на какое-то время – запчасти для «Оки».

В Австрии полицейский радар засек нарушителя, двигавшегося со скоростью 56 км/ч (вместо разрешенных 40)… задним ходом. Провели даже испытания, чтобы убедиться в исправности прибора. Оказалось, автоматическая коробка действительно позволяет этой модели столь быстро пятиться назад. Нарушитель все-таки получил «квиток» на 29 евро за слишком быструю езду.

СТО НА СТО



В 2009 году исполнится 100 лет британской фирме «Морган», которая уже целый век не отходит от классического автомобильного силуэта. К юбилею фирма решила выпустить 100 купе «Аэромакс», до сих пор считавшихся лишь концептом. Сборка начнется в 2008 году, но уже сегодня толстосумы могут сделать и оплатить заказ, на что потребуется около 136 000 евро (разумеется, без учета российских таможенных сборов).

СНИМИТЕ ШЛЯПУ


...с БМВ-М6 – получится новый кабриолет.

BMW M6 CONVERTIBLE

- Двигатель – бензиновый; число цилиндров, клапанов и рабочий объем – 10x40x4999 см³; мощность – 373 кВт/507 л.с. при 7750 об/мин; максимальный крутящий момент – 520 Н·м при 6100 об/мин.
- Трансмиссия – заднеприводная; коробка передач – автоматическая 7-ступенчатая.
- Кузов – 2+2-местный 2-дверный; база – 2781 мм; габарит (длина х ширина х высота) – 4871x1855x1377 мм; объем багажника – 300–350 л. Колеса – 255/40ZR19, 285/35ZR19.
- Максимальная скорость – 250 км/ч; разгон до 100 км/ч – 4,8 с; расход топлива в смешанном европейском цикле – 15,2 л/100 км.

В классе больших и дорогих кабриолетов – новичок из Баварии. Подразделение BMW M Gmbh представило открытую версию на базе купе шестой серии.

В отделке салона разработчики совместили спортивный стиль с комфортом и роскошью представительского автомобиля. Специально для кабриолета разработали сиденья из дорогих материалов с хорошей боковой поддержкой. Кстати, пассажиры на втором ряду тоже усядутся вполне комфортно, конечно, насколько это возможно в кабриолете. Фирменный стиль всех моделей с литерой М – черные спидометр и тахометр с белыми цифрами и красными стрелками. По заказу на машину установят проекционный экран перед водителем.

От непогоды дорогой интерьер и его обитателей защищает трехслойный тент. Пространство между наружным прорезиненным слоем и потолком заполнено звуко- и теплоизоляционной полиуретановой пеной. Вертикальное заднее стекло с электроприводом можно поднять даже при опущенном тенте – наслаждаться свежим воздухом, не боясь сквозняков. Стоит нажать кнопку на пульте-ключе или передней панели, через четверть минуты М6 натянет крышу.

Сердце кабриолета – десятицилиндровый агрегат, раскручивающийся до 8250 об/мин и выдающий удельную мощность более 100 л.с./л. Реализовать все его возможности помогает «интеллектуальный» семиступенчатый «автомат» SMG. Но скакуна мало пришпорить, его надо и вовремя осадить – тормоза с композитными дисками останавливают кабриолет со 100 км/ч за 36 метров. Есть отчего снять шляпу!

«СИТРОЕН» В ПОМОЩЬ ДЕМОГРАФИИ

Правда, не нашей, не французской, а... немецкой. В Германии тоже с рождаемостью не ахти как, и там нашли новый способ стимулировать многодетные семьи. А именно – «ситроенами». К примеру, при покупке «Ксары Пикассо» два несовершеннолетних ребенка в семье дают право сэкономить 5500 евро, а трое – еще 1500! В итоге базовая версия достанется всего-то за 11 450 евро. Подобные скидки действуют и на некоторые другие модели. Скажем, С4 полегчает на 4500, а С8 – на 6000 евро.

КОРОТКО

- Гражданин Индии, задержанный дорожной полицией Объединенных Арабских Эмиратов в пьяном виде за рулем, по решению дорожного суда проведет месяц в тюрьме, выплатит солидный денежный штраф и к тому же подвергнется публичной порке.

- ГАЗ намерен создать четыре новые модели автомобилей на платформе «Крайслер-Себринг», вложив в разработку каждой по 100 млн. долларов собственных средств. Об этом сообщил директор по стратегии ОАО «Русские машины» Александр Филатов. До 2014 года планируется запустить в производство вседорожник, легкий коммерческий автомобиль, мини-вэн и рестайлинговую версию самого «Себринга».

- Берни Экклстоун ищет выход из сложившейся ситуации – в Германии, где запрещена табачная реклама, проходят два этапа формулы 1, а это прямой убыток. Он уже заявил, что хотел бы в будущем задействовать трассы в Мексике и Южной Корее.

- Это гнездо жаворонка, одно из нескольких, свитых... на «живой крыше» завода «Роллс-Ройс» в Чичестере, покрытой землей и засаженной разными травами. Ян Робертсон, президент «Роллс-Ройса», заявил, что «просто счастлив был узнать о выборе жаворонков».



- «Автотор» планирует вложить 15 млн. евро в строительство в Калининграде нового сборочного корпуса, где можно будет ежегодно собирать 50 тыс. автомобилей.



ФУТБОЛЬНО-ДОРОЖНЫЕ СТРАСТИ

Почему России не доверили чемпионат?

Команда «За рулем»

...Матч одной четвертой финала между сборными Аргентины и Германии мы смотрели в обычном баре в небольшом немецком городе Висбадене (он, между прочим, вошел в историю русской литературы: в свое время в местном казино в пух и прах проигрался Ф. Достоевский). В этот жаркий летний вечер город напоминал один большой просмотровый зал на свежем воздухе. В парке возле казино и еще в нескольких местах – огромные проекционные телеэкраны, а в каждом баре вокруг вынесенного на улицу телевизора – бесчисленные болельщики. Приходили семьями, от глубоких стариков до грудных детей. И болели страстно, истово, переживали каждый острый момент, будто именно здесь и сейчас решалась судьба их отечества. А когда после серии пенальти определился победитель – сборная Германии, казалось, весь город сошел с ума. Все жители вывалили на улицы и началось такое... По центральным улицам в машинах едут «моторизованные» фанаты – сидят на крышах и в багажниках, размахивают флагами, дудят в дудки, свистят в свистки, бьют в барабаны. От них не отстают пешеходы – шумят, кричат, норовят взобраться на деревья, телефонные будки, на все, что возвышается. Совершенно незнакомые люди бросаются друг другу в объятия: «Германия – чемпион!!!»

В ликовании участвуют и многочисленные полицейские: тоже размахивают флагами, выкрикивают лозунги, но при этом бдительно следят за порядком: то и дело останавливают поток машин, чтобы пропустить новую толпу возбужденных болельщиков-пешеходов. На улицах сохраняется порядок (хотя на сигналы светофоров никто внимания не обращает), да и толпа совсем не агрессивна, напротив – любой, попавший в ее водоворот тут же становился ее частью – поздравляет незнакомых людей с праздником. И между прочим, это был не праздник для немцев, а и для всех граждан Германии; на улицах Висбадена в тот вечер мы видели, как бы сказали у нас, очень много лиц «африканской» и «арабской» национальностей. Победа их страны объединила в радости всех; родилась, если можно так сказать, новая



«Разводят» транспортно-пешеходные потоки задолго до подъезда к стадиону.

Как и вся страна, Висбаден ликует: сборная Германии вышла в полуфинал!

ТИ

а рулем»

порядком:
ок машин,
ну возбуж-
одов. На
(хотя на
имания не
не агрес-
вший в ее
е частью –
й с празд-
о был не
всех граж-
сбадена в
сказали у
анской» и
. Победа
сти всех;
ать, новая

национальная идея: «Германия – чемпион», хотя еще не было известно, займет ли в итоге желто-черно-красная сборная первое место.

«ГОЛУБЫЕ» – НАЛЕВО, «ЗЕЛЕНЫЕ» – НАПРАВО

Матч одной четвертой финала между сборными Бразилии и Франции мы смотрели уже «в живую» – на стадионе во Франкфурте-на-Майне. Первое, что бросается в глаза при подъезде к любому «чемпионатному» городу – многочисленные указатели, появившиеся в канун соревнований: «Стадион», «Центр», «Выставка» и другие. Причем стрелка направления почти всегда сопровождается такой же, только перечеркнутой. Так регулируется не только дополнительные, возникшие во время чемпионата потоки, но и обычные. Праздник праздником, а пробки в часы пик, когда законопослушный германский народ дружно устремляется на работу, а потом домой, никто не отменял. Более того, к этому добавились пусть и в меньшем количестве, но обычные для этого сезона отпускники (немцы, как известно, обожают путешествовать на колесах!). Вот и стараются перечеркнутыми стрелками перевести на объездные пути многие привычные маршруты, чтобы не сталкивать эти потоки с автоколоннами возбужденных болельщиков.

Потоки же зрителей распределяются еще и по цветам, обозначенным на билетах. Трибуны на всех стадионах маркированы красным, зеленым, желтым и голубым. И все маршруты для автомобилей и линии общественного транспорта маркируются не только эмблемой чемпионата, но и своими цветами, например, «желтым» налево, «голубым» направо, причем видно это заранее, за несколько километров до спортивной арены. Непосредственно на стоянку у стадиона допускают только машины и автобусы со специальными пропусками. Их проверяют еще на подъездах – обычный билет на матч не дает права на проезд. Остальных направляют к близлежащим парковкам, откуда ходят автобусы или можно дойти пешком – благо стадионы открываются за три часа до начала игры. И всем настоятельно рекомендуют вообще отказаться от машины и пересесть на общественный транспорт; по данным организаторов, именно так добиралась до стадионов примерно половина зрителей. Нас же автобус марки «Мерседес» с логотипами официального партнера чемпионата – компании «Хёндай» – довез до специальной парковки почти у самого стадиона: на его лобовом стекле красовался зеленый пропуск (по цвету наших билетов).

Немцы во всем ценят точность. Так вот, всего несколько цифр: 55 миллионов евро ушло из федерального бюдже-



Во время чемпионата в Германии появились и нетипичные виды транспорта.

В Берлине, рядом с Бранденбургскими воротами, открыли музей футбола.

Большинство болельщиков с разных концов Европы и Германии попадает в Берлин через новый железнодорожный вокзал. Дальние поезда через тоннели, проложенные под центром города, приходят на самый нижний из пяти уровней.

та Германии только на новые знаки; автобаны, дороги, улицы, вокзалы, аэропорты были просто утыканы указателями. А еще 802 миллиона потратили на улучшение общественного транспорта и 3,7 миллиарда евро инвестировали в строительство, расширение и ремонт автодорог. Это официальные данные только федерального министерства транспорта; затраты земель и городов не учтены. Помимо стационарных указателей, на всех федеральных автотрассах – электронные табло, где оперативно высвечивают информацию о пробках и знаки ограничения или запрещения проезда. Все движение постоянно регулирует дорожная полиция. В помощь ей в городах еще и система наблюдения с воздуха – в Берлине с самолета, в Кельне с дирижабля, в Штутгарте и Франкфурте с вертолетов. На воздушных аппаратах – система Soccer, созданная германским Центром авиации и космонавтики с использованием технологий спутников-шпионов. Специально разработанная программа позволяет этой системе не только получать привязанные к карте картинки автомобильного и людского потока в реальном времени, но и прогнозировать его состояние на полчаса вперед. Благодаря этому полиция может перераспределять движение еще до того, как образовалась пробка…

…Матч закончился сенсационной победой Франции над Бразилией. Несмотря на то, что примерно две трети стадиона болело за южноамериканцев, никаких эксцессов после окончания встречи не произошло. В самом деле – все остались довольны, увидели настоящий, красивый футбол. Потом все организованно, без давки, разошлись по своим направлениям – к стоянкам, где остались их автобусы и автомобили. Не было пробок и на дорогах, хотя после матча разъезжалось около 50 тысяч человек. По данным немецкой полиции, в июне-июле во время чемпионата число ДТП по стране практически не изменилось! И внеплановых зато-

ров тоже не было. Это еще одно достижение организаторов.

…Мы вернулись в Москву на следующий день после матча и сразу же на выезде из столичного аэропорта «Шереметьево-2» попали в огромную пробку. А был совершенно обычный вечер! Несчастные четыре километра до пересечения с Ленинградским шоссе «ползли» более 40 минут, да еще столько же по самой Ленинградке до въезда в город – эта трасса в последние годы «стоит» всегда. И причины тому самые прозаичные: неудачно спроектированная развязка (четыре полосы резко сужаются до двух), плохая организация движения (неужели нельзя обеспечить реверсивное в разное время суток?)… Как следствие – множество мелких аварий (при них всегда приходится долго ждать гаишников). Увы, теперь мы отлично понимаем, почему нашей стране редко доверяют проводить спортивные соревнования высокого уровня. А права провести чемпионат мира по футболу, похоже, России придется подождать. И не только потому, что наша сборная даже не вышла за пределы своей отборочной группы… □

Благодарим официальных партнеров Чемпионата мира по футболу-2006 – компании «ХЁНДАЙ» и «КОНТИНЕНТАЛЬ» за помощь в организации поездки.



Полиция всегда бдительно следит за порядком во время и после соревнований. Но при этом сама успевает поболеть.

В ФУТБОЛЕ, КАК И В ЖИЗНИ, ИДЕТ НЕПРЕРЫВНАЯ БОРЬБА МЕЖДУ ХАОСОМ И ПОРЯДКОМ, ИНДИВИДУАЛИЗМОМ И ОБЩИМИ ДЛЯ ВСЕХ ЧЛЕНОВ КОМАНДЫ ПРАВИЛАМИ. ПОБЕЖДАЕТ СИЛЬНЕЙШИЙ.

ОТ БАТОНОВ ДО СЕДАНОВ

Анатолий Фомин.
Фото: Александр Кульнев



RENAULT LOGAN
1,6 л, 87 л.с., механическая 5-ступенчатая коробка передач, комплектация Privilege, $13 659.

KIA SPECTRA
1,6 л, 102 л.с., механическая коробка передач, исполнение «Оптимум», $13 320.

NISSAN ALMERA CLASSIC
1,6 л, 107 л.с., механическая 5-ступенчатая коробка передач, исполнение SE, $16 990.

Булочка за три копейки, батон за тринадцать, половинка черного за девять… Даже эти нехитрые цифры вспоминаются уже с трудом. Теперь иное время, иные цены. И «за тринадцать» покупают не нарезной батон, а бюджетный седан с мотором 1,6 л. «КИА-Спектра» как раз в нужном диапазоне цен, «Рено-Логан» достает туда лишь верхним краем, «Ниссан-Алмера Классик», напротив, только нижним уровнем комплектации. Увы, в парке представительств – лишь дорогие исполнения, и на тест пришлось взять богато оснащенную версию SE. Будем иметь в виду, что обладатель базовой – PE недосчитается ABS, аудиосистемы, легкосплавных дисков, электропривода и подогрева зеркал, кондиционера, подогрева передних сидений, а также лючка в спинке заднего дивана.

СПЕКТРАЛЬНЫЙ АНАЛИЗ

«КИА-Спектра», безусловно, не самый модный автомобиль этого года. Но в бюджетном классе основательность ставят выше оригинально-



ючка в
а.

АЛИЗ

словно,
автомо-
бюджет-
льность
нально-

сти. Слегка приправленная «кристальными» фарами, «Спектра» вполне отвечает ожиданиям. А вот при ближайшем рассмотрении отмечаешь, что кузовные зазоры явно больше, чем у соперников, да и совпадение панелей отнюдь не везде идеально. Впрочем, на фоне машин, которые ижевцы выпускали самостоятельно, нынешняя продукция даже не шаг, а гигантский скачок в качестве сборки.

Спереди в «Спектре» достаточно просторно, хотя садиться не так уж легко. Рулевая колонка слишком низка для полного водителя, да и само сиденье заставляет изрядно приседать при посадке. Зато внушительный диапазон продольного перемещения, неожиданно большая и длинная подушка радуют – особенно рослых и длинноногих водителей. А вот под полными подушка расплющивается, и ручник оказывается уже под ее краем. Педальный узел очень компактный, так что обладатели большой или грубой обуви не будут в восторге, особенно от педали сцепления с коротким ходом и



Когда-то у «Спектры» был двойник-хэтчбек по имени «Шума». Может, поэтому автомобиль излишне громкий внутри?

KIA SPECTRA

- Представлена публике в 2000 году. Ныне выпуск в Корее прекращен, производство передано Ижевскому автозаводу, где модель собирают с 2005 года.
- **Двигатель:** бензиновый 1,6 л (102 л.с.).
- **Коробки передач:** 5-ступенчатая механическая, 4-ступенчатый «автомат».
- **Комплектации:** «Норма», «Стандарт», «Оптимум», «Премиум», «Люкс».
- **Цена в России:** $11 500–14 700.

Консервативная внешность сзади подчеркнута не самым современным оформлением фонарей.

невнятным усилием. Стандартная «японская» схема подрулевых переключателей не требует адаптации, но регулировки прерывистого режима стеклоочистителей не предусмотрено.

На заднем сиденье с очень покатой спинкой могут более-менее удобно расположиться двое пассажиров весьма внушительных габаритов, втроем уже тесновато.

На ходу «Спектра» не заставляет изменить мнение о себе. Простой и честный автомобиль без особых излишеств отличает минимум особенностей, причем не все из числа приятных. Неплохая плавность хода сочетается с ограниченной энергоемкостью подвески, резвый после 3500 об/мин мотор становится надоедливо шумным как раз выше этой отметки. Удобное при продолжительной поездке водительское сиденье на поворотах отказывается держать водителя.

Впрочем, управляемость не провоцирует на «крутые виражи» и описывается единственным эпитетом «надежная». В предельных поворотах «Спектра» вывешивает внутреннее переднее колесо, эффективно сбрасывая излишнюю тягу, а при резких движениях рулем ощутимо запаздывает с реакцией. Но для среднего водителя важнее не точность управления в скольжении, а то, что машину очень трудно спровоцировать на резкий занос даже на мокром асфальте. А вот отсутствие ABS заметно сказывается на тормозном пути.

Наилучшее впечатление «Спектра» производит на прямой, не слишком хорошей загородной дороге. Здесь и мощности хватает, и двигатель еще не ревет, и подвеска справляется. В общем, за свою цену достойный выбор для тех, кому часто приходится совершать длительные поездки.

Спидометр с двойной оцифровкой читать непросто. Благодарить за это надо изначально американскую направленность «Спектры».

«Тайник» для очков под потолком – вклад в безопасность движения. Яркое солнце больше не помеха.

Большой, тонкий в сечении руль из того же времени, что и ровная передняя панель.

Спинка заднего сиденья наклонена явно больше, чем нужно для комфортной посадки. Зато есть место над головой.

У не слишком глубокого багажника – большой проем. Зато спинку заднего сиденья можно сложить, и даже по частям.

Общая оценка

7,4

KIA SPECTRA – ПРОСТОРНЫЙ АВТОМОБИЛЬ ЗА РАЗУМНУЮ ЦЕНУ. РЕЗВЫЙ, ДОВОЛЬНО ПОКЛАДИСТЫЙ, НО СЛИШКОМ ШУМНЫЙ.


Удобное водительское кресло, хорошая динамика на высоких оборотах двигателя, неплохая плавность хода, трансформируемый багажник.


Устаревший интерьер, неудачный педальный узел, нечеткое переключение передач, слабая тяга двигателя на малых оборотах.

«ЛОГАН» НЕ ГОЛЫЙ

Если к 1,6-литровому «Логану» за $12 099 добавить все доступные опции, то есть подушку безопасности пассажира и ABS, подогреваемые сиденья, электрическую регулировку и подогрев зеркал вкупе с задними электрическими стеклоподъемниками, а также легкосплавные колесные диски, получится как раз тестовая машина за $13 659.

При этом кредо «Логана» – максимальная дешевизна. В нашей стране уникально низкой цены достичь не удалось, но получилась простая и вместительная машина, оптимальной комплектацией для которой мы посчитали Expression с 1,4-литровым мотором. А вот наворачивать практичный «Логан» под завязку, полагаем, не стоит. И вот почему…

Двигатель 1,6 л, конечно, заметно мощнее 1,4-литрового. Вот только при замерах преимущество более мощного «Логана» оказалось невелико – до 100 км/ч он отыграл 1,4 с, в максимальной скорости прибавил и вовсе крохи – пару километров в час! Неужели никакой разницы? Конечно же есть – выигрыш в эластичности: время разгона на пятой передаче с 80 до 120 км/ч сократилось почти на треть. Но все равно тягаться с 16-клапанными «Логану» не по зубам. Да и формы его не способствуют высоким скоростям…

Тормоза с ABS субъективно оцениваешь на отлично, вот только результаты не впечатляют. Боюсь, румынские шины Montana M801 переняли эстафету у соотечественниц под маркой Victoria, в свое время удививших даже бывалых водителей величиной тормозного пути…

В дорогом «Логане» регулировка водительского сиденья по высоте позволяет опустить его на 25 мм, но пространства над головой и в базовой машине хватает. А вот



Окрашенные бамперы, противотуманные фары и легкосплавные 15-дюймовые колеса преобразили скромнягу «Логана».

RENAULT LOGAN

- Представлен в 2004 году, с середины 2005-го выпускается на московском предприятии «Автофрамос». В Европе продаются машины румынской сборки под маркой «Дачия».
- **Двигатели:** в России бензиновые 1,4–1,6 л (75–87 л.с.).
- **Коробка передач:** 5-ступенчатая механическая.
- **Комплектации:** Authentique, Expression, Privilege.
- **Цена в России:** $9249–13 659.

найти оптимальную посадку за рулем стало сложнее. Кнопки управления задними стеклоподъемниками – между передними сиденьями, почти на полу. Чем так тянуться, проще покрутить ручку. Подогрев передних сидений зимой лишним не будет – если сумеете найти его кнопку…

Зато заслуживает похвалы гидроусилитель руля. С ним управление «Логаном» на извилистой дороге превращается из работы в удовольствие. Быстрый, точный, взвешенный руль – почти образец для своего класса. Да и парковаться намного легче. Или мы уже совсем обленились?

Все остальные достоинства автомобиля остались при нем. Огромный багажник, образцовое заднее сиденье, которое без всякой натяжки можно назвать трехместным, комфортабельная на неровностях и «непробиваемая» подвеска. «Логан» единственный из троицы не обращает внимания на неровную дорогу в повороте: кренится он несколько больше, чем соперники, но остается понятным и предсказуемым даже в скольжении.

Сзади утилитарность автомобиля более всего бросается в глаза. Впрочем, что в ней плохого?

Создатели «Логана» обращали внимание на то, что ради удешевления правое и левое наружные зеркала одинаковы. Но по части обзорности эти «уши», даже снабженные электроприводом и обогревом, оставляют желать лучшего. Сущность машины очевидна – «Логан» просто создан автомобилем для дачника! И почему его не продают под маркой «Дачия»?

КЛАССИКА НЕ СТАРЕЕТ?

«Ниссан-Алмера» второго поколения дважды пережил рестайлинг и обзавелся армией поклонников. В основном благодаря разумной цене и хорошей надежности. Поменяв гражданство и в очеред-

Грубоватый салон просторен. Пухлый удобный руль с подушкой безопасности солиден, но не соответствует стилю интерьера.

Приборный щиток скуп, как и многое другое. Но неудобны лишь индикаторы уровня топлива и температуры.

Кнопки задних стеклоподъемников на центральном тоннеле: пользоваться ими на редкость неудобно.

Заднее сиденье «Логана», пожалуй, единственное, где могут разместиться трое гренадеров.

Багажник «Логана» – лидер по объему и проему. В его недрах внушительная сумка выглядит небольшим портмоне.

Общая оценка

7,8

RENAULT LOGAN – ЭТО ПРОСТО. ОЧЕНЬ ПРОСТО. ГОЛАЯ ПРАКТИЧНОСТЬ. И ЕСЛИ ОСНАСТИТЬ ЕГО ПОБОГАЧЕ – ЗАМЕТНО ЛУЧШЕ ОН НЕ СТАНОВИТСЯ. ЗАТО СТАНОВИТСЯ ДОРОЖЕ…



Тяговитый мотор, просторный салон, объемистый багажник, комфортная подвеска, отличная управляемость на неровных дорогах.



Неоднозначная внешность, проколы в эргономике, слабый мотор, скромная динамика, нетрансформируемый багажник, посредственные шины.

ной раз обновив внешность, «Алмера Классик» смог предложить еще более привлекательную начальную цену. Солидная внешность даже в несерьезно-голубом цвете все равно идет в актив «Алмере Классик». Истинный возраст «Ниссана» легко определяется по силуэту: 4510 мм длины и только 2535 мм колесной базы – это соотношение характерно для той поры, когда объем салона еще не был доминирующим фактором.

Действительно, по внутренним размерам «Алмера Классик» уступает и «Спектре», и «Логану». Довольно высокая посадка водителя –

РАЗМЕРЫ АВТОМОБИЛЕЙ, мм



Модель	KIA SPECTRA	RENAULT LOGAN	NISSAN ALMERA CLASSIC
L_1	930–1115	920–1095	915–1095
L_2	635–855	645–865	645–890
H	1140	1200	1175
H_1	985	1010	995
H_2	945	960	890
B_1	1385	1385	1340
B_2	1370	1410	1335
$L_{3min/max}$	955/1645	1015	955
B_{3min}	935	1020	1060
H_3	495	570	515
$V_{баг.}$, л	332	392	348

NISSAN ALMERA CLASSIC

Спереди «Алмера Классик» напоминает более солидные модели – явный плюс для бюджетного автомобиля.

- Рестайлинговая версия прежнего седана «Ниссан-Алмера» представлена в 2006 году. Выпускается в Корее, также под маркой Samsung SM3.
- **Двигатель:** бензиновый 1,6 л (107 л.с.).
- **Коробки передач:** механическая 5-ступенчатая, 4-ступенчатый «автомат».
- **Комплектации:** PE, PE+, SE.
- **Цена в России:** $13 490–18 140.

неплохой компромисс между удобным входом-выходом и достаточным пространством внутри. Рослый водитель может удобно усесться за рулем «Ниссана», но… Как ни старались конструкторы поправить положение хитрой формой спинки, но за водителем ростом выше 185 см сидеть почти невозможно даже невысокому и худощавому пассажиру. А другому там делать и вовсе нечего, поскольку любой выросший выше 175 см упирается головой.

Сиденья с короткой подушкой напоминают о японских корнях машины – длинноногие вскоре пожалуются на усталость. Впрочем, только от неудобной позы. К микроклимату и шуму претензий нет. А по поводу «устаревшего» пульта управления – оценивайте его на ощупь, а не на вид!

«Ниссаны» часто демонстрировали отличные показатели на динамометрической дороге, и голубая «Алмера Классик» не стала исключением, превзойдя заводские показатели во всех дисциплинах. Почаще бы так! Приятно удивил и невысокий расход топлива – примерно на литр меньше, чем у соперников. При этом мотор не только отлично «крутится» выше 6000 об/мин, но и неплохо везет при всего 2000 об/мин, а также не давит шумом при разгоне.



Двухцветные фонари соответствуют пусть не последней, но вполне современной тенденции – желтые только лампочки.

Похоже, именно тишина в салоне заставила обратить большее внимание на работу подвески. В целом энергоемкая, она слишком усердно передает мелкие неровности на кузов. Поначалу это воспринимаешь как плату за легкость и отзывчивость «Ниссана» на поворот руля. Однако горная дорога расставила все по своим местам. Пока скорости и боковые ускорения в поворотах невелики, автомобиль действительно очень приятен в управлении. Но стоит попытаться взять от него все – и «живчик» уступает место странной неповоротливой машине, склонной к диагональной раскачке. Вдобавок излишне мощный гидроусилитель напрочь лишает вас связи с дорогой. Или мы опять требуем слишком много?

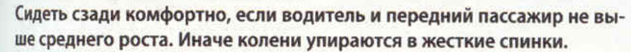
Подопытный «Ниссан» был оснащен ABS и показал

Пластик недорогой, но качество исполнения на высоте. Хромированная эмблема на руле не даст забыть, где вы находитесь.

Просто, понятно и с очень крупными цифрами. В расчете, что потенциальные покупатели не молоды и дальнозорки?

Пульт управления микроклиматом «старорежимный», но по качеству и четкости работы даст фору иным современным.





Сидеть сзади комфортно, если водитель и передний пассажир не выше среднего роста. Иначе колени упираются в жесткие спинки.



Как и у соперников по тесту, изрядную долю объема крадут выступающие петли крышки багажника.



Общая оценка **7,9**

NISSAN ALMERA CLASSIC – КОРЕЙСКАЯ РЕИНКАРНАЦИЯ «НИССАНА-АЛМЕРА» НИЧУТЬ НЕ ХУЖЕ ЯПОНСКОЙ. ОТЛИЧНО СОБРАН И ПРЕКРАСНО ЕДЕТ. ЕЩЕ БЫ БАЗОВУЮ КОМПЛЕКТАЦИЮ ПОБОГАЧЕ, НО НЕ ДОРОЖЕ…

Мощный, тяговитый и экономичный двигатель, хорошо подобранные передаточные числа, низкий уровень шума, тщательно собранный салон, отличная динамика.



Тесное заднее сиденье, у которого не откидывается спинка, жесткая подвеска, недостаток обратной связи на руле.

отличные результаты при торможении; о возможностях более простой комплектации мы можем лишь догадываться. Итоговые результаты в ездовых дисциплинах поставили его на первое место, но тесный салон отнял

ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА АВТОМОБИЛЕЙ

Модель	KIA SPECTRA	RENAULT LOGAN	NISSAN ALMERA CLASSIC
Рабочее место водителя			
Сиденье	8	7	7
Органы управления	7	7	8
Обзор	8	7	8
Салон			
Передняя часть	7	8	8
Задняя часть	7	9	6
Багажник	8	7	7
Ходовые качества			
Скорость, динамика	7	7	9
Тормоза	7	7	9
Поведение на дороге	7	8	8

Модель	KIA SPECTRA	RENAULT LOGAN	NISSAN ALMERA CLASSIC
Комфорт			
Шум	6	8	9
Плавность хода	8	9	7
Климат	8	8	8
Приспособленность к России			
Геометрическая проходимость	8	9	8
Сервис	7	8	8
Эксплуатация	8	8	8
Общая оценка	**7,4**	**7,8**	**7,9**

Баллы проставляются коллегиально, группой экспертов ЗР. Оценка не является абсолютной, она показывает место машины в данном тесте с конкретными соперниками. Максимальная оценка – 10 баллов (идеал). 8 баллов – норма для этого класса машин.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Общие данные	**KIA SPECTRA**	**RENAULT LOGAN**	**NISSAN ALMERA CLASSIC**
Размеры, мм: длина/ширина/высота	4510/1720/1415	4250/1752/1525	4510/1710/1450
база	2560	2630	2535
колея спереди/сзади	1465/1455	1466/1456	1480/1480
Объем багажника (VDA), л	440	510	460
Радиус поворота, м	5,5	5,3	5,3
Масса снаряжен./полная, кг	1125/1665	980/1540	1160/1700
Время разгона 0–100 км/ч, с	11,6	11,5	12,1
Максим. скорость, км/ч	186	175	184
Топливо/запас топлива, л	АИ-92/50	АИ-92/50	АИ-92–95/55
Расход топлива, л/100 км: загород./город./смешан.	6,0/10,5/7,9	5,7/10,0/7,2	5,3/9,2/6,8
Двигатель			
Расположение	спереди поперечно	спереди поперечно	спереди поперечно
Конфигурация/ число клапанов	Р4/16	Р4/8	Р4/16
Рабочий объем, см^3	1594	1598	1596
Степень сжатия	9,5	9,5	9,5
Мощность, кВт/л. с.	75/102 при 5500 об/мин	64/87 при 5500 об/мин	79/107 при 6000 об/мин
Крутящий момент, Н·м	144 при 4400 об/мин	127 при 3000 об/мин	146 при 3600 об/мин
Трансмиссия			
Тип	переднеприводная	переднеприводная	переднеприводная
Коробка передач	М5	М5	М5
Передаточные числа I/II/III/IV/V/з.х.	3,42/1,90/1,23/0,97/0,78/3,27	3,73/2,05/1,39/1,03/0,79/3,55	3,33/1,95/1,29/0,93/0,76/3,21
Главная передача	4,17	4,21	4,17
Ходовая часть			
Подвеска: спереди	типа «Мак-Ферсон»	типа «Мак-Ферсон»	типа «Мак-Ферсон»
сзади	типа «Мак-Ферсон»	продольные рычаги, упругая поперечная балка	продольные рычаги, поперечная балка, механизм Скотта–Рассела
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем	реечное с гидроусилителем	реечное с гидроусилителем
Тормоза:			
передние	дисковые вентилируемые	дисковые	дисковые вентилируемые
задние	барабанные	барабанные	барабанные
Размер шин	185/65R14	185/65R15	185/65R15

РЕЗУЛЬТАТЫ ЗАМЕРОВ «ЗА РУЛЕМ»

Весовые и геометрические характеристики			
Снаряженная масса, кг	1217	1120	1172
Нагрузка на ось, кг (%): переднюю/заднюю	723 (59,4)/494 (40,6)	685 (61,2)/435 (38,8)	709 (60,5)/463 (39,5)
Дорожный просвет, мм	155	160	160
Динамические качества			
Разгон, максимальная скорость	20 – 1,3c; 40 – 2,7c; 60 – 5,2c; 80 – 8,2c; 100 – 12,5c; 120 – 17,9c; 140 – 26,6c; 160 – 39,5c; max 180,0 км/ч. Погрешность спидометра 2,8%	20 – 1,2c; 40 – 2,9c; 60 – 5,5c; 80 – 9,0c; 100 – 13,5c; 120 – 20,9c; 140 – 32,6c; max 158,0 км/ч. Погрешность спидометра 7,6%	20 – 1,2c; 40 – 2,6c; 60 – 4,8c; 80 – 7,5c; 100 – 11,7c; 120 – 16,6c; 140 – 24,2c; 160 – 38,6c; max 184,8 км/ч. Погрешность спидометра 5,0%
Эластичность			
Время разгона, с:			
60–100 км/ч (IV передача)	13,3	12,1	12,8
80–120 км/ч (V передача)	19,7	20,7	17,9
Выбег, м:			
120–50 км/ч	1401	1235	1369
50–0 км/ч	655	627	618
Торможение со 100 км/ч:			
тормозной путь, м	50,5	47,2	39,8
замедление, м/с^2	7,6	8,2	9,7

Автомобили на тест предоставлены: Renault Logan – «АВТОФРАМОС», Nissan Almera Classic – «НИССАН МОТОР РУС».



Анатолий Фомин:

«Победа «Алмеры Классик» с минимальным преимуществом – закономерный итог. С точки зрения практичности «Логану» трудно что-то противопоставить. А имидж – фактор субъективный…»

немало баллов. Добавлю, что багажник «Алмеры Классик» вместительнее «Спектры», но меньше «Логана» и тоже нетрансформируемый.

В БУЛОЧНУЮ

«Спектра» не блещет талантами, но стоимость конкретного тестового образца справедлива. «Ниссан», строго говоря, более дорогая машина, хотя и с привлекательной по цене базовой версией. Самой целесообразной комплектацией для него будет PE+ с дополнительным пакетом оборудования (ABS и аудиосистема)за $15 890. Напичканный под завязку «Логан» тоже не оптимален. Собранное в Москве творение французских инженеров было и останется крайне простым автомобилем, несмотря на все электроприводы. Если смириться с его своеобразной внешностью, он практичен и удобен. Но не все его покупатели достигли того положения в жизни, которое позволяет выбрать машину без оглядки на имидж.

Что же делать? Располагая примерно 350 000 руб. на покупку ($13 000), можно прикинуть, что доплата за дорогую версию самого «ценного» автомобиля из троицы, если взять кредит на три года, составит около 2000 рублей в месяц. Вроде не так много…

Видимо, пора учиться не только разбираться в комплектациях, но и считать деньги. Батоны по тринадцать копеек закончились. □

СОКРОВИЩЕ НАЦИИ

Михаил Гзовский. Фото автора



Интерес, который вызывал «Румстер» на улицах Праги, пожалуй, носил не только автомобильный, но и общенациональный характер. На оживленных центральных площадях машину разглядывали стар и млад, одобрительно качая головами; водители на дорогах сворачивали на новую «Шкоду» шеи... Рекламные плакаты встретили нас в аэропорту и сопровождали по всей Чехии, словно в стране шла предвыборная кампания. Фирме позарез была нужна новая модель, причем именно такая, как «Румстер»: не требующая больших инвестиций, но оригинальная, непохожая на другие автомобили концерна «Фольксваген». И, конечно, востребованная рынком.

Как воплотить все эти требования в одной машине? Рецепт таков: фантазия и свежий взгляд дизайнеров плюс широкое использование уже выпускаемых агрегатов и элементов шасси. Концепцию двух «комнат» – водительского кокпита и жилого пространства позади – мы уже смогли оценить несколько месяцев назад в ходе шапочного знакомства (ЗР, 2006, № 3). Теперь предстояло опробовать ее на колесах.

КОМАНДИР ЭКИПАЖА

Да-да, точно. Именно это я испытал, впервые очутившись за рулем «Румстера»: чувство защищенности. Возникает оно, поскольку передняя панель выполнена в монументальном немецком стиле, а боковое стекло не слишком велико. Виной тому высокая поясная линия «кабины пилотов» с залихватским изгибом в углу водительской двери. Хотя этот сглаженный угол снаружи смотрится весьма эффектно, изнутри воспринимается уже как некая дисгармония – рамка двери на самом деле прямоугольная. Будто неожиданный ход дизайнеров экстерьера поставил в тупик соз-



дателей салона и те не сумели найти адекватное решение…

Тестовый маршрут пролегал по живописным окрестностям Праги. Как ни странно, здесь гораздо больше простора, чем в соседних Германии или Австрии. Мы взбираемся на холмы и наслаждаемся видом ухоженных полей и лесов, причем картину не портят всякие постройки и провода… А дорожки понравились: узкие, изобилующие слепыми поворотами, но не перенасыщенные дорожными знаками и почти пустые. Как тут не поддать газу! Впрочем, делать это приходилось хочешь не хочешь.

Мотор 1,4 л мощностью 85 л.с. – по мне, маловато для машины снаряженной массой почти в тонну двести. Нет, двигатель в общем неплох. Он обладает ровным характером и вполне уверенно везет в интервале от 3500 до 5500 оборотов. Но если стрелка тахометра падает ниже, то о более-менее серьезном ускорении говорить не приходится, хотя и недовольства из-под капота тоже не слышится. Обороты выше 5500, кажется, ничего кроме назойливого гула не приносят. Механическая коробка работает замечательно: четкие, хоть и не самые короткие ходы, надежная фиксация.

Приноравливаясь к характеру двигателя, совершенно не обращаю внимания на то, как машина оставляет позади один крутой поворот за другим. Как ни парадоксально, высокий «Румстер» наотрез отказывается заваливаться на бок или визжать шинами! Лишь совсем зарвавшихся тест-пилотов он резко осекал, начиная закидывать вперед корму и вываливаясь за осевую разметку. Объяснение этому нашлось на пресс-конференции. Оказывается, передняя подвеска и рулевое управление достались «Румстеру» от «Фабии», а практически все заднее «железо» перекочевало с «Октавии-Тур».

Светло-бежевый салон воспринимается внутри оптимистично: пересаживаясь в машину с более привычной темной отделкой, замечаешь это моментально.

Характер бензиновых моторов наглядно демонстрирует красная зона тахометра, начинающаяся с 6000 об/мин.

Оба шасси весьма неплохи, да и колеса расставлены по самым углам, что добавляет «Румстеру» цепкости.

На горизонте замаячило монументальное строение из побитого временем камня – замок Карлштайн. Жаль, времени нет – когда еще окажусь на расстоянии вытянутой руки от самого знаменитого в Чехии средневекового маятника? Но впереди много еще интересного – «Румстер» с мотором 1,6 уже ждет наготове. Первые километры слегка удивляют: а здесь точно 105 л.с.? По ощущениям, разгон не стал заметно быстрее, прибавка в тяге скромная, нелюбовь как к слишком высоким, так и низким оборотам тоже осталась. Лишь с ростом скорости становится



«РУМСТЕР» ТОРОПИТСЯ В МОСКВУ

В России автомобиль дебютирует на Московском международном салоне. По предварительной информации, поступит в продажу к концу года с полной гаммой моторов (бензиновыми объемом 1,2; 1,4; 1,6 л (64–105 л.с.), дизельными 1,4 и 1,9 л (69–105 л.с). Чуть позже появится и версия с шестиступенчатым «автоматом», который сочетается лишь с самым мощным бензиновым мотором. Базовая цена «Румстера» будет в пределах $15–15,5 тыс.

понятно, что потенциал этого мотора немного выше.

Неожиданно больше всего порадовал... дизель. При аналогичной 1,6-литровому мощности он не гнушается и «бензиновых» оборотов, но куда охотнее едет «внизу». Да, вибрации и шум на холостом ходу настойчивее, зато на скорости они не столь ощутимы, как на бензиновых собратьях.

Пригородные двухрядки сменяет скоростная магистраль, указывающая путь на столицу. Обгоны на «Румстере» с дизелем даются вполне легко. В пылу одного из них бросил взгляд на спидометр: боже, тут точно нет полицейских камер?! Скорости далеко за 100 км/ч практически не чувствуешь – шины заглушены, набегающий поток воздуха тоже не создает дискомфорта. Надо сказать, за все время пребывания в Чехии дорожную полицию я видел лишь однажды. «Засада!» – мелькнуло в голове, когда завидел у обочины седан бело-синей раскраски. Оказалось, он запаркован у местного ресторанчика – кулинарные традиции и распорядки здесь чтут не меньше закона.

Итак, на скоростях даже выше допустимых «Румстер» остается комфортным и довольно тихим. Тем не менее, выйдя из-за руля бензиновой модификации, долго пытался понять, «в каком ухе у меня жужжит». Оказалось, как у фрекен Бок – в обоих. Возникает дилемма: либо вы едете не слишком шустро, но зато тихо, либо мотор приходится подкручивать и тогда он начинает досаждать не слишком сильным, но назойливым звуком. Есть и еще один вариант – покупать дизель! «А мне сзади все очень нравится», – мои размышления



Трогательная забота о мелочах – ключ к сердцу покупателя.

вслух прервал коллега. Я и забыл, что он там изучает салон! Пора меняться.

ЛУЧШЕЕ – ДЕТЯМ

Такое впечатление, будто не перебрался назад, а пересел в машину другого класса! Вхожу в салон почти так же гордо, как в лондонский кеб; усаживаюсь у окна, чувствуя запас пространства над головой; руку кладу на низкий подоконник, забрасываю ногу на ногу... трогай! Здесь наверняка понравится детям – света много, обзор словно из экскурсионного автобуса.

Для своего габарита «Румстер» более чем достоин по-

На высоких скоростях «Румстер» весьма комфортен. Подвеска хорошо справляется с «мелочью», лишь ветер нет-нет да качнет высокий кузов очередным порывом.



Багажное отделение в пятиместной конфигурации получается весьма солидного объема.



Вынуть задние сиденья после небольшой репетиции нетрудно за считанные секунды.



В четырехместной вариации «Румстер» может претендовать на лимузинный простор.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	SKODA ROOMSTER			
	1,2	1,4	1,6	1,9 TDI
Общие данные				
Размеры, мм: длина/ширина/высота	4205/1684/1607			
база	2617			
колея спереди/сзади	1436/1500		1420/1484	
Радиус поворота, м	5,25			
Масса снаряжен., кг	1150	1155	1175	1260
полная, кг	1665	1670	1690	1775
Время разгона 0–100 км/ч, с	16,9	13,0	10,9	11,5
Макс.скорость, км/ч	155	171	184	182
Топливо	АИ-95(91)			ДТ
запас топлива, л	55			
Расход топлива, л/100 км:				
загородный цикл	5,5	5,6	5,7	4,6
городской цикл	8,7	8,9	9,2	6,7
смешанный цикл	6,8	6,8	7,0	5,4
Кузов				
Количество дверей/мест	5/5			
Объем багажника (VDA), л	450/1780			
Двигатель				
Расположение	спереди поперечно			
Конфигурация	P3	P4	P4	P4
Число клапанов	12	16	16	8
Рабочий объем, $см^3$	1198	1390	1598	1896
Степень сжатия	10,5	10,5	10,5	19,0
Мощность, кВт/ л.с.	47/64 при 5400 об/мин	63/86 при 5000 об/мин	77/105 при 5600 об/мин	77/105 при 4000 об/мин
Крутящий момент, Н·м	112 при 3000 об/мин	132 при 3800 об/мин	153 при 3800 об/мин	240 при 1800 об/мин
Трансмиссия				
Тип	переднеприводная			
Коробка передач	M5			
Ходовая часть				
Подвеска:				
спереди	типа «Мак-Ферсон»			
сзади	многорычажная			
Рулевое управление	реечное с электрогидравлическим усилителем			
Тормоза:				
передние	дисковые вентилируемые			
задние	барабанные			
Размер шин	175/70R14		195/55R15	

хвалы за простор в пассажирском отсеке. Он провалил лишь один тест: когда на его диван попробовали усесться трое взрослых дядек, в самом низком из которых 181 см роста, причем он же оказался и самым легким – 84 кг. Тут уж пришлось потолкаться. Не спасло даже, что боковые сиденья сдвигаются вперед-назад на 150 мм. Зато вдвоем здесь просто здорово! Средняя часть заднего дивана вынимается из машины, а оставшиеся «трети» сдвигаются ближе друг к другу на 110 мм. По самолетным меркам разница почти такая же, как между салоном эконом- и бизнес-класса. Двухместная конфигурация – одна из девяти возможных и, что самое приятное, легко достижимых.

Так, чтобы перевезти максимум груза, достаточно потянуть за ручку и сложить все части дивана вперед: еще пара щелчков, и просто вынимаешь их из салона. При определенной сноровке на это уйдет секунд десять. Кстати, почти уверен, что через некоторое время появится и развозной фургончик на базе этой модели, но это уже отдельная история…

«Не смей бросать фантики на землю!» – молодая мама, не повышая голоса, строго воспитывала провинившегося пятилетнего сына. Забота о чистоте своих городов становится в Чехии все заметнее. Страна и ее жители всеми силами хотят доказать миру, а главное себе, что ничуть не хуже западных соседей. И у них многое получается, по крайней мере по части автомобилей. Наглядный тому пример – «Шкода-Румстер». □



КРАСНЫЙ ДЕНЬ КАЛЕНДАРЯ

Михаил Гзовский. Фото: Константин Якубов

ПОСЛЕ НЕДАВНЕГО РЕСТАЙЛИНГА «ФИЕСТА» СТАЛА ВЫГЛЯДЕТЬ ДОРОЖЕ.

Вот она, словно Афродита, ступает из морской синевы на золотистый песок; а вот дефилирует по брусчатке в лучах заходящего солнца; на следующей странице уже вполне приземленно сплетничает с подругой… Это я листаю проспект «Фиесты» – машина присутствует рядом с хозяйкой на каждом фото, где фоном, а где на переднем плане. А вот мужчин-владельцев в брошюре нет. Что в таком случае я делаю за рулем этого женского автомобиля?! Неожиданный даже для себя ответ: получаю удовольствие!

Конечно, на восприятие оказывает огромное влияние цвет. Кирпично-красный металлик под романтичным названием «танго» так и горит на летнем солнце. Новые фары, бампер, фонари… Светлая кожа придает салону воздушность и элегантность дорогой сумочки от известного кутюрье. Избавиться от женских аналогий непросто! Педальки маленькие и легкие; подушка сиденья короткая и явно не рассчитана на крупного мужчину. Все ясно – типичный «дамский угодник», наверняка плюшевый на ходу.

Не тут-то было! Десяток километров по городу полностью меняют отношение к машине. Стосильный 1,6-литровый мотор сдувает хэтчбек с перекрестка так же легко, как ветер гонит опавшую листву. При попытке упереться в ограничитель оборотов меня ждал сюрприз: двигатель продолжал бодро раскручиваться и в красной зоне, которая начинается с 6000 об/мин. Казалось, стрелка сейчас пойдет на второй круг! Лишь в самом конце шкалы, у 7000 оборотов, мотор вполне деликатно урезонила электроника. Приятно, что двигатель любит не только «верхи», но и низы и охотно везет, например, на третьей передаче со скоростью 30 км/ч.

Заводному мотору соответствует отменная коробка передач – с четкими легкими переключениями и короткими ходами. Этот дуэт подхлестывает вести «Фиесту» все быстрее. Тем более что она не боится поворотов, а скорее любит их, при этом подвеска вовсе не отличается чрезмерной жесткостью.

Чуть сбросить все же придется. У рулевого управления с электрогидравлическим усилителем слегка резиновый характер. К тому же баранка не слишком охотно возвращается в нулевое положение. Но это лишь придирки, больше всего разочаровали тормоза. Нет, скорее всего, если нажать педаль в пол, «Фиеста» покажет неплохой численный результат. Но при обычном передвижении точно рассчитать место остановки поначалу непросто – приходится осторожничать.

Стоит выбраться на трассу, как просыпаются шины.



Салон «Фиесты» практически копирует «Фьюжн», за исключением формы консоли и цветовых решений. Светлый пластик у лобового стекла нещадно бликует в солнечную погоду.



В таком багажнике не место большим чемоданам. Зато запаска – полноразмерная и спинка разрезная – сноуборд увезете без проблем.



Комбинация приборов по сравнению с предшественницей стала более «игривой».

На скорости свыше 70 км/ч их гул доминирует над остальными шумами. Впрочем, достаточно заглянуть в багажник, как становится ясно: «Фиеста» – городской автомобиль. Ни сколько-нибудь приличным объемом для поклажи, ни простором на заднем сиденье даже для двоих он не отличается. «Конечно, ведь для этого есть «Фьюжн»!» – резонно возразят поклонники марки. Полностью согласен: оставим ему рабочие будни. А «Фиеста» – выходной день. Это праздник хорошей управляемости, отличного мотора и коробки передач, свежего дизайна. А кто из нас не любит выходные? □



Самые яркие черты рестайлинга – модные прозрачные фонари и фары.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ
FORD FIESTA 1,6 GHIA

■ **Общие данные**

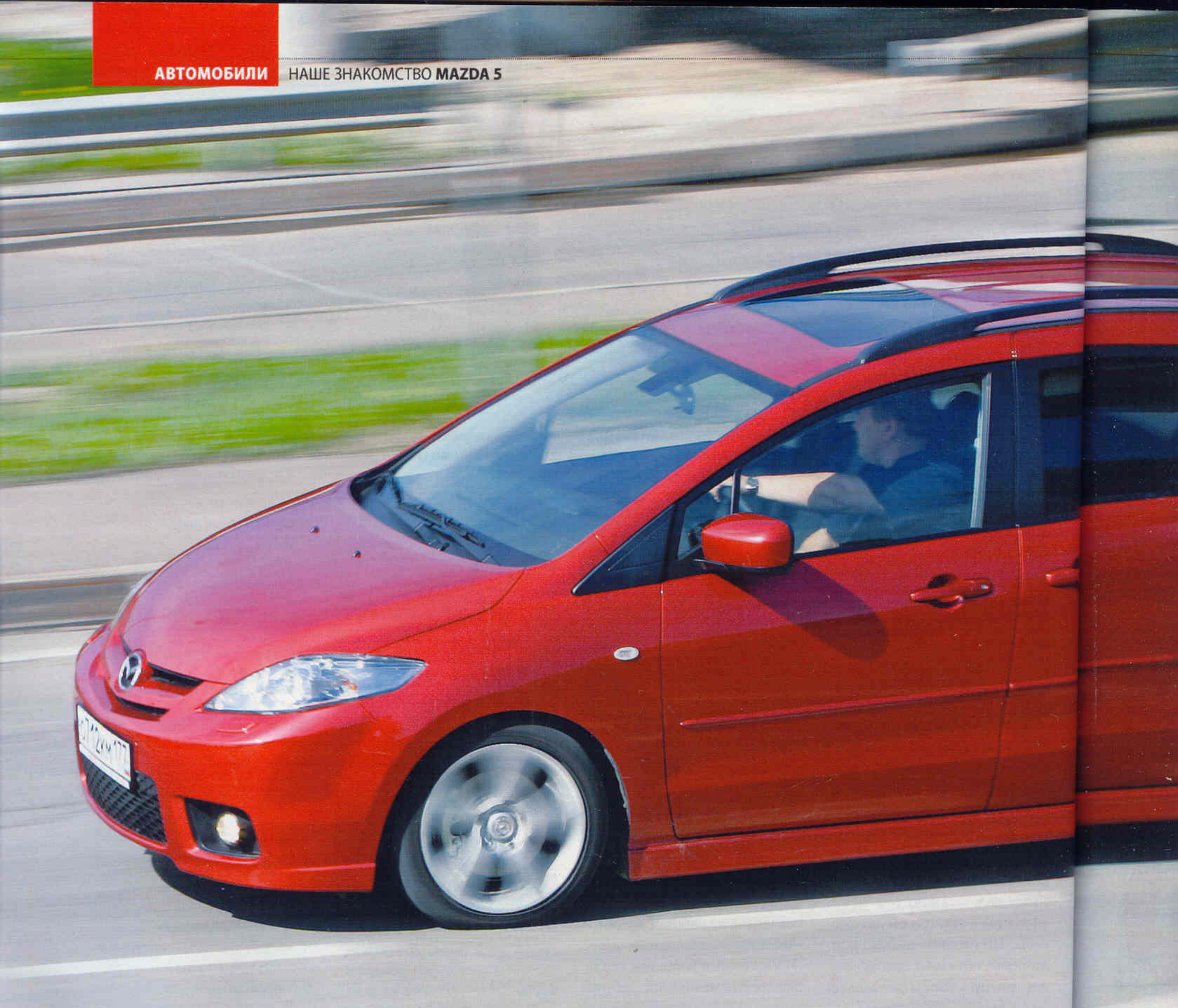
Размеры, мм:	
длина	3916
ширина	1683
высота	1463
база	2486
Объем багажника (VDA), л	284
Снаряженная масса, кг	1152
Время разгона 0-100 км/ч, с	10,7
Макс. скорость, км/ч	184
Топливо	АИ-95
запас топлива, л	45
Расход топлива, л/100 км:	
загородный цикл	5,2
городской цикл	9,1
смешанный цикл	6,6

■ **Двигатель:** бензиновый, Р4, 16 клапанов, 1596 см³, 74 кВт/100 л.с. при 6000 об/мин, 146 Н·м при 4000 об/мин

■ **Трансмиссия:** переднеприводная, М5

Автомобиль предоставлен российским представительством «ФОРД».





ЗАЙМЕМСЯ КАРАКУРИ?

Сергей Воскресенский. Фото: Константин Якубов

«Он» – мини-вэн, «она» – «Мазда»? Я постоянно путаюсь в определении рода – посмотришь на солидные габариты, обернутые в классические формы мини-вэна, вроде «Он». А сядешь за руль, пробежишься взглядом по интерьеру, знакомым «крутилкам», экранчику дисплея – выходит «Она», «Мазда». Затем шагнешь в широкий проем сдвижной двери, примеришься к среднему ряду рельефных сидений, ощутишь запас пространства вокруг – и вновь путаница. Не важно – будем величать новинку и так, и эдак, ведь сделана она «с чистого листа» и помимо традиционной идеологии «Мазды» наверняка несет в себе массу интересных новаций. Которые так и норовят заявить о себе: низкий, почти лишенный традиционного тоннеля пол, какие-то ручечки и петельки, вмиг меняющие конфигурацию кресел. А в просторном багажнике спрятан третий ряд сидений.

КОМФОРТ И ХАРАКТЕР

Ровная лента шоссе, на спидометре «чуть за сотню», под капотом едва слышно поет двигатель. По плавным покачиваниям кузова, чутким реакциям на руль и газ чувствуется – «Мазда-5» в своей стихии. Еще полчаса назад, не имея возможности показать, на что способна, она скучно «толкалась» в пробках, великодушно пропуская более юрких соседей. Демонстрировала явную нелюбовь к колеям на асфальте, норовя



вильнуть в сторону. А сейчас все встало на свои места и приходится сдерживать себя и машину от желания «рвануть на всю катушку».

Мы свыклись друг с другом. Я принял как должное спокойный, выдержанный стиль интерьера. Отметил хорошую обзорность – и в то же время невидимую низкую линию капота, заставляющую быть осторожным при маневрах в плотном потоке. По привычке поворчал на неидеальную форму водительского кресла, вроде бы широкого, комфортного, но раздражающего короткой подушкой. И наоборот, по достоинству оценил хваткое рулевое колесо, регулируемое в нужных направлениях, внятное переключение механической коробки, удобную комбинацию приборов и педали. Ничего сверхъестественного, но оцениваешь добротность и основательность машины.

Двухлитровый мотор надежно и размеренно выполняет свою работу, без огонька разгоняя отнюдь не легкий вэн. Растянутая по передаточным числам «механика» тоже поначалу не способствует ярким водительским ощущениям. Но для мини-вэна это не главное, тем более что немного погодя, набрав «крейсерскую» скорость, он становится легким, послушным, даже в меру агрессивным. И при этом акустический комфорт выше всяких похвал, подвески на удивление мягко справляют-

MAZDA 5

- Дебют 5–7-местного мини-вэна состоялся на Парижском автосалоне в сентябре 2004 года, а в 2006-м он появился в России.
- **Двигатели:** бензиновые, 1,8–2,0 л (115–145 л.с.).
- **Коробка передач:** 5-ступенчатая механическая.
- **Комплектации:** Family, Touring, Active.
- **Цена в России:** $21 900–28 700.
- **Тестовый автомобиль:** Mazda 5, 2,0MT, комплектация Active, дополнительное оборудование, $31 530.

Строгий интерьер: простор и обилие темного, не всегда мягкого пластика.



Трансформация в стиле «каракури» позволяет за несколько секунд выбрать оптимальный вариант посадки.

ся с большинством неровностей, да и в управлении «Мазда-5» удобна и послушна. Более того, стоит поехать порезче, в поведении машины появляется задоринка, реакции удивляют цельностью, собранностью, позволяя до тонкостей чувствовать нюансы поведения. Это уже совсем другая «Мазда» – с характером.

СЕКРЕТЫ KARAKURI

В этом слове ничего воинственного, оно всего лишь определяет принцип трансформации салона, благодаря которой можно в течение нескольких секунд перестроить пассажирский отсек семиместного мини-вэна. Так утверждают создатели. Действительно, средний ряд раздельных сидений двигается продольно, складывается, раскладывается во всех мыслимых положениях. Но есть у него одна особенность: формально здесь три места, на деле же – два с половиной. В этой половиночке – вся хитрость «каракури». За отсутствием компактного пассажира (другой там просто не поместится) можно убрать среднюю подушку под откидное сиденье слева, а образовавшееся пространство занять многофункциональным подлокотником. Второй вариант – развернув оставшийся «кусочек» спинки, организовать доступ к третьему ряду кресел, восставшему из пола багажника.

В роли заднего пассажира чувствуешь себя вполне комфортно и даже интересно: много места, вариантов регулировок. Но насчет семи мест вопрос спорный – их скорее шесть с половиной, а точнее – шесть с плюсом. □



Так и положено семиместному мини-вэну: хочешь, вози людей, а хочешь – грузы. Набор вариантов устроит любого.



ЗА ТЕ ЖЕ ДЕНЬГИ



OPEL ZAFIRA

$19 750–31 900

Мини-вэн, проверенный временем и симпатиями потребителя. По многим показателям – само олицетворение практичности и уравновешенных свойств, столь ценимых в этом классе автомобилей.

(ЗР, 2006, № 4)



TOYOTA COROLLA VERSO

$26 100–28 900

Не так давно появившаяся у нас «Королла-Версо» привлекает удобным, вместительным салоном, широкими возможностями трансформации и хорошими ездовыми способностями.

(ЗР, 2006, № 4)



ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ
MAZDA 5

■ **Общие данные**

Размеры, мм:
длина 4505
ширина 1755
высота 1615/1665*
база 2750
колея спереди/сзади 1530/1520
Объем багажника (VDA), л 112/426 (538**)
Радиус поворота, м 5,6
Снаряженная масса, кг 1475
Полная масса, кг 2100
Время разгона 0–100 км/ч, с 10,8
Максимальная скорость, км/ч 196
Топливо АИ-95
запас топлива, л 60
Расход топлива, л/100 км:
загородный цикл 6,6
городской цикл 11,0
смешанный цикл 8,2

■ **Двигатель:** бензиновый, Р4, 16 клапанов, 2,0 л, 107 кВт/145 л.с. при 6000 об/мин, 185 Н·м при 4500 об/мин

■ **Трансмиссия:** переднеприводная, М5

■ **Ходовая часть:** подвеска спереди – независимая, типа «Мак-Ферсон», сзади – независимая многорычажная; рулевое управление – реечное с электрогидроусилителем; тормоза – дисковые вентилируемые/дисковые; шины 205/50R17, 195/65R15

*С релингами. **Пятиместная версия.

MAZDA 5 – СТИЛЬНАЯ, ВМЕСТИТЕЛЬНАЯ, КОМФОРТНАЯ И ЭНЕРГИЧНАЯ МАШИНА НАВЕРНЯКА БЫСТРО ОСВОИТСЯ НА РЫНКЕ СРЕДИ СОБРАТЬЕВ–МИНИ-ВЭНОВ.

(+) Просторный, легко трансформируемый салон, высокий уровень комфорта, интересная управляемость, сбалансированные ездовые возможности.

(–) Скромный дорожный просвет, рыскания на продольных неровностях дорожного полотна (колеях).

БЫСТРОХОДНЫЙ ТРАКТОР

Андрей Кочетов. Фото: Александр Кульнев

КИТАЙСКИЙ ПИКАП: ПЕРВЫЙ ДИЗЕЛЬ НА ДЕРЕВНЕ.

Полноприводные пикапы из КНР за 16–18 тыс. у. е. появились на российском рынке пару лет назад. За такие деньги многие владельцы смирились с тесными кабинами, но мечтать о дизеле, более экономичном и тяговитом, чем бензиновый мотор, не перестали. Пикап «Тянма-Фенлинь» (ЗР, 2006, № 2) с весны нынешнего года продается у нас под названием «Эквидо» – в том числе с дизельным двигателем. Машина с ним стоит $17 600 – на $550 дороже бензиновой версии.

Автомобиль вместе с «сердцем» поменял и характер. А вот трансмиссия осталась, до последнего зуба, той же. Из почти городского шустрого и динамичного грузовичка, не лишенного комфорта на хороших дорогах, пикап превратился в быстроходный трактор, громкий и ощутимо сотрясающийся на холостых. Хорошо подобранная к бензиновому 125-сильному мотору трансмиссия не лучшим образом сочетается с дизелем – пусть и с меньшей на четверть мощностью, но большим почти на 10% крутящим моментом. Переключать передачи можно заметно реже, но, увы, страдает разгон. Проверенный временем японский дизель в китайском исполнении сам по себе очень миролюбив. Он неожиданно легко набирает обороты под нагрузкой, без явного подхвата и свиста турбины, и ровно тянет во всем своем невеликом диапазоне.

Пикап – автомобиль, скорее, сельский, чем городской. С таким тракторным грохотом в мегаполисе ездить как-то неловко. Куда приятней передвигаться по сельским и лесным буеракам, слушая ровный рокот дизеля, чем завывание бензинового мотора, постоянно дергая рычаг коробки. Да и транспортный налог ниже почти вдвое. Опять же, ведром солярки в случае чего поможет коллега – на настоящем тракторе… □



Дизель «Исудзу» делают в Китае по лицензии. Ранее на японском вседорожнике «Трупер» он зарекомендовал себя неприхотливым и надежным.



Ручка регулятора опережения впрыска расположена неудачно: мешает поворачивать и извлекать ключ зажигания.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ TIANMA EKVIDO

Общие данные

Размеры, мм:	
длина	5150
ширина	1710
высота	1810
Радиус поворота, м	6,0
Снаряженная масса, кг	1575
Полная масса, кг	2350
Максимальная скорость, км/ч	140
Топливо	ДТ
запас топлива, л	68
Расход топлива, л/100 км:	
городской цикл	10,0
загородный цикл	6,5
смешанный цикл	8,3

Двигатель: дизельный с турбонаддувом и промежуточным охлаждением, Р4, 8 клапанов, 2,8 л, 69 кВт/94 л.с. при 3600 об/мин, 210 Н·м при 2100 об/мин

Трансмиссия: полноприводная, М5, с подключаемым передним мостом и пониженным рядом



ВРЕМЯ РАССВЕТА

Анатолий Ф
Фото: Конст



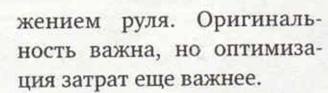
Вид сзади – самый консервативный ракурс «Теаны».

ТА

Анатолий Фомин.
Фото: Константин Якубов

Этот телевизор «Сони» из Малайзии? А этот – из Японии? При равной цене товара предпочтения российского покупателя угадать не трудно, даже если за «неправильным» происхождением скрывается более новая модель. «Национальную принадлежность» и доверие к автомобилю тоже определяют не по марке, а по адресу сборочного предприятия. Иные знатоки помнят заводы наизусть! К их удовлетворению, «Ниссан-Теана» – стопроцентный «японец», и по марке, и по месту изготовления. А вот название… «Теана» на одном из языков американских индейцев означает «рассвет» или «начало».

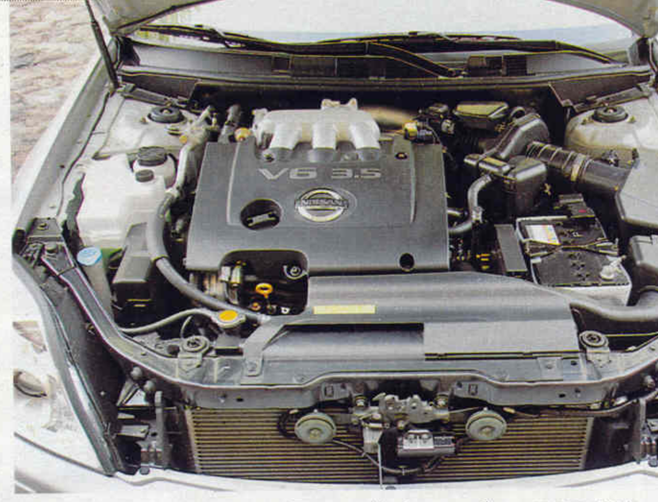
Японские маркетологи ориентировались на требовательных потребителей, которые используют автомобиль и в личных, и в представительских целях. В списке приоритетов не только динамика и управляемость, но также комфорт пассажиров и уникальное дополнительное оборудование. Что касается ходовой части, настройки автомобилей для России сходны с машинами для китайского рынка.



БЕЛЫЕ НОЧИ

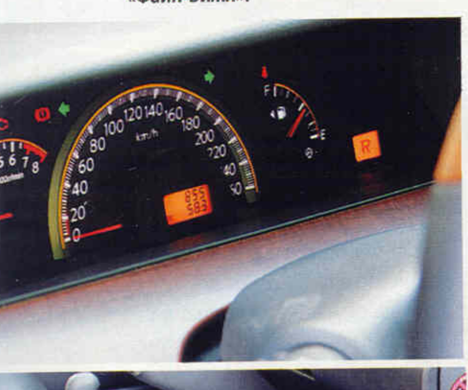
В Санкт-Петербурге было время белых ночей, а потому проверить, хорошо ли освещают дорогу биксеноновые фары «Ниссана-Теана», не удалось. Зато яркое и низкое солнце устроило хороший экзамен панели приборов Fine Vision с модной электролюминесцентной подсветкой. Что ж, приборы выглядят богато и прекрасно читаются даже в самом «невыгодном» свете. Поначалу немного удивляет и заставляет напряжением руля. Оригинальность важна, но оптимизация затрат еще важнее.

Вообще, интерьер «Теаны» заслуживает отдельного описания, поскольку внутри она даже более интересна, чем снаружи. Узкое окошко приборной панели напоминает американскую моду шестидесятых, нашедшую отражение и в 24-й «Волге». Подчеркнутая металлизированными окантовками консоль, увенчанная 7-дюймовым дисплеем, нависает над широкой



Основной двигатель «Ниссана-Теана» – V-образная бензиновая «шестерка» серии VQ. В данном случае 3,5-литровая.

Люминесцентная подсветка приборов носит собственное имя «Файн-Вижн».

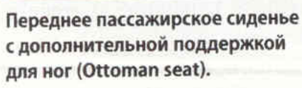




Переднее пассажирское сиденье с дополнительной поддержкой для ног (Ottoman seat).



Черная кожа – традиционная отделка салона бизнес-класса. А вот матовое дерево вместо блестящего – истинно восточное предпочтение. «Центральная консоль выдержана в стиле домашней High-End аудиоаппаратуры» – это цитата из фирменного пресс-релиза. А еще напоминает пагоду…



гать зрение окошко одометра, «выдавленное» из общей плоскости панели. Все-таки к ровным поверхностям глаз адаптируется лучше. Но на какие жертвы не пойдешь ради оригинальности.

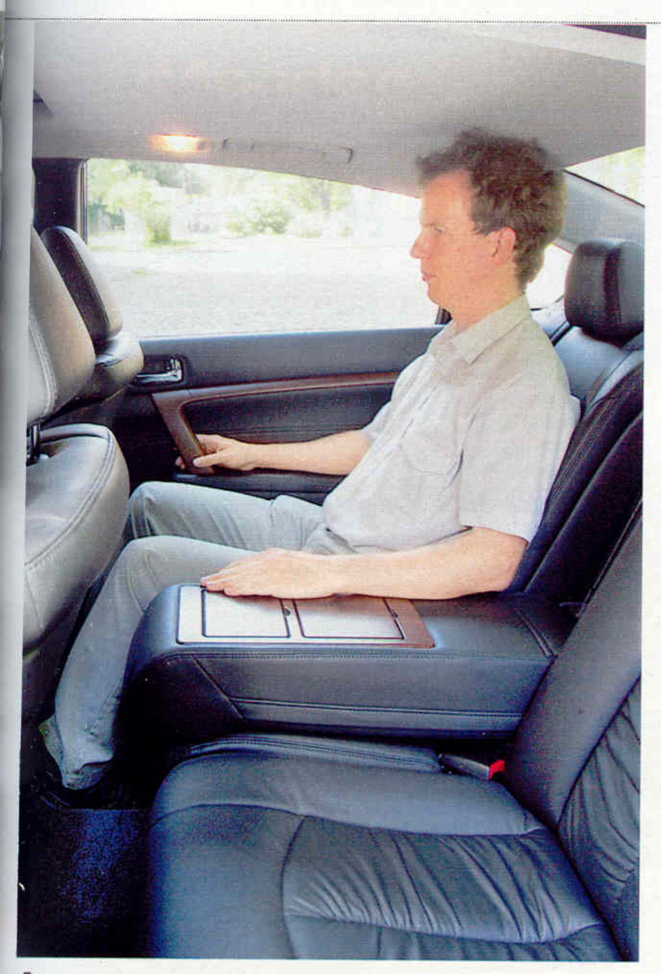
Если взглянуть на «торпедо» «Теаны» как на целостный объект, хорошо заметна его симметричность: она необходима автомобилю, выпускаемому с разным располо-



Вещевой ящик пассажира скрывает в себе 6-дисковый чейнджер.



Электропривод водительского сиденья с памятью – для комплектаций Luxury и Premium.



«Теана» достаточно просторна для пассажиров среднего роста. А вот должного запаса для «больших персон» она не имеет.



Задним пассажирам доступно управление аудиосистемой, шторкой заднего стекла и подогревом сидений.



Просторный багажный отсек изолирован от салона радикально – складных спинок не предусмотрено.

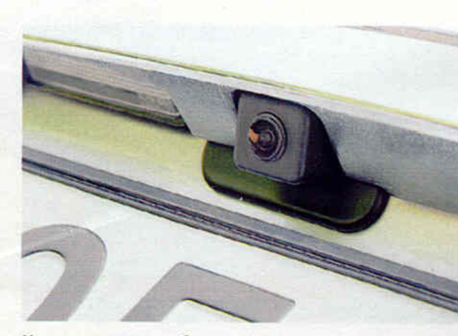
плоской палубой центрального тоннеля.

В отличие от большинства собратьев по классу, салон «Ниссана-Теана» отделан матовыми, а не блестящими элементами с древесной текстурой. Она очень выигрышно смотрится на фото, но в жизни достаточно скромна и не мозолит глаза. Работа дизайнеров над интерьером «Теаны», безусловно, заслуживает похвал. С точки зрения эргономики заметных проколов нет, хотя членам клуба «кому за 100» может показаться тесновато. Мне же больше запомнилось отсутствие регулировки рулевой колонки по длине: вверх-вниз пожалуйста, на себя – нет.

Питерские улицы не досаждают московской суетливостью, но ухо надо держать востро – культура вождения и в северной столице заметно упала. Выбранная «Теана» с 2,3-литровым мотором уверенно выходит на лидирующие места в потоке, а надежные и легко дозируемые тормоза позволяют, не опасаясь, держать короткую дистанцию. Трамвайные пути и брусчатка преодолеваются легко и практически бесшумно – на малых скоростях работа подвески заслуживает самой лестной оценки.

За городом судить приходится строже. Четырехступенчатый «автомат» весьма расторопен, но «высокие ступеньки» между передачами не дают возможности мотору показать себя во всем блеске. Безукоризненная до сих пор подвеска, оказывается, не любит быстрых поворотов на неровном асфальте, да и запас энергоемкости уже не кажется неисчерпаемым. Несмотря на это, «Теана» всегда остается прогнозируемой, но дает понять, что размеренный стиль езды несет не только спокойствие, но и безопасность.

«Старший» 3,5-литровый мотор работает в паре с вариатором, однако непосвященный вряд ли это заметит – электроника успешно создает виртуальные передачи. А вот мощную динамику разгона не заметить невозможно: эта «Теана» – достойный соперник самых уважаемых бизнес-седанов. Впечатляющее ускорение не заставляет сердце стучать сильнее. Скорее наводит на мысль, что напряженный обгон теперь можно проделать «в полпедали». А между делом бросить взгляд на скачущий по дисплею столбик мгновенного расхода топлива.



Камера заднего обзора прячется рядом с номерным знаком.

Пользоваться изображением камеры заднего вида надо с умом, соотнося его с разметкой на экране, – широкоугольный объектив искажает картинку.



НОВЫЙ АРИСТОКРАТ

Место VIP-пассажира в автомобиле известно – справа сзади. На заднем сиденье «Теаны» комфортно пассажирам среднего роста. Высокие вправе пожаловаться на недостаток места для головы, да и для коленей, особенно позади рослого водителя или переднего пассажира. Увы, эффектная форма передних спинок урезает полезный объем салона.



Выигрышный цвет – серебристый, выигрышный ракурс – сверху. Лучший – из окна офиса.

ПЕРЕКРЕСТНЫЙ МАРКЕТИНГ

«Ниссан-Теана» представили российской прессе в Санкт-Петербурге не случайно, ведь автомобиль не будут продавать в Европе, а здесь как раз собираются строить завод «Ниссан»... Родина машины – Япония, основной рынок там же, а еще в Китае; в Корее есть близнец – «Самсунг-SM7». На российском рынке «Теана» сменит хорошо известный «Ниссан-Максима». В Америке же «Теана» никогда не появится – там правит бал новая «Максима», которую, в свою очередь, официально не будут продавать на российском рынке.

Что касается цен – предположу, что за «Теану» с 2-литровым мотором будут просить от 28 тысяч долларов.

ЗА РУЛЕМ «ТЕАНЫ» ПОЧЕМУ-ТО НЕ ХОЧЕТСЯ ИСПЫТЫВАТЬ ВСЕ ЕЕ СПОСОБНОСТИ И ВОЗМОЖНОСТИ. ХОТЯ ДОВЕРИЕ К МАШИНЕ ОТ ЭТОГО НИСКОЛЬКО НЕ УМЕНЬШАЕТСЯ.



Версию с мотором 2,3 л проще всего узнать по 16-дюймовым литым колесам. На двухлитровой машине – стальные штампованные.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ
NISSAN TEANA

Модель	2,0 ELEGANCE	2,3 V6 LUXURY	3,5 V6 PREMIUM
Общие данные			
Размеры, мм:			
длина	4845		
ширина	1765		
высота	1475		
база	2775		
Снаряженная масса, кг	1455	1538	1601
Время разгона 0-100 км/ч, с	12,5	10,7	7,9
Максимальная скорость, км/ч	180	196	210
Топливо/запас топлива, л	АИ-95/70	АИ-95/70	АИ-95/70
Расход топлива, л/100 км:			
загородный цикл	8,1	8,3	8,4
городской цикл	13,2	13,7	15,0
смешанный цикл	10,0	10,3	10,8
Кузов			
Количество дверей/мест	4/5		
Объем багажника (EPA), л	476		
Двигатель			
Расположение	спереди поперечно		
Конфигурация	P4	V6	V6
Число клапанов	16	24	24
Рабочий объем, см³	1998	2349	3498
Мощность, кВт/л.с.	100/136	127/173	180/245
при об/мин	6000	6000	6000
Крутящий момент, Н·м	187	220	330
при об/мин	4000	4400	3600
Трансмиссия			
Тип	переднеприводная		
Коробка передач	А4		вариатор
Ходовая часть			
Подвеска:			
спереди	независимая, типа «Мак-Ферсон»		
сзади	многорычажная		
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем		
Тормоза:			
передние	дисковые вентилируемые		
задние	дисковые		
Размер шин	205/65R16	205/65R16	215/55R17

Ну а самое роскошное место в «Теане», это... кресло переднего пассажира. Ведь помимо всех прелестей «электропакета» и раздельного климат-контроля, ему полагается электрически управляемая подставка под ноги и персональный массажист. Причем весьма усердный: мощный валик, перекатываясь под спинкой сиденья, заставит блаженно покряхтывать не только старого радикулитчика. Любителей умеренных процедур вполне устроит «нежный» режим.

А вот некоторые уже привычные удобства в «Теане» отсутствуют. Например, оба вещевых ящика, и в панели, и между сиденьями, лишены охлаждения. Аудиосистема не понимает записей в формате MP3, да и звучание не сильно впечатляет. Оригинальный дизайн все спишет?

БЕЗ ЛИШНИХ СПОРОВ

До сих пор новинки японских концернов приходили в Россию через Европу или Америку. «Ниссан» решил сменить приоритеты. «Теана» не просто сделана в Японии. Это автомобиль, привносящий нам типичный образец «восточной» автомобильной культуры. Впрочем, в Сибири и на Дальнем Востоке уже давно восприняли японские традиции, да и в европейской части страны немало поклонников «настоящих» японских машин. В любом случае, «Ниссан-Теана» заметно отличается от своих основных соперников – космополитичных «Тойты-Кэмри» и «Хёндай-NF». А вот сыграет ли ее индивидуальность в плюс или в минус – это еще вопрос, поскольку в ценах намечается примерный паритет. □

СТАВКА НА ДИЗЕЛЬ

Анатолий Фомин. Фото автора и «КИА моторс»

При желании любое меняющееся численное значение можно назвать параметром. А вот «параметр цели» есть только у ракетчиков – это расстояние по перпендикуляру между пусковой установкой и траекторией цели. Иной раз она и близко, но стрелять без толку – уйдет. Точно поразить определенную группу потенциальных покупателей тоже не так просто… «КИА-Соренто» оказался неплохо нацелен на российский рынок. Большой «полноценный» (рамной конструкции и с понижающей передачей) вседорожник с солидной внешностью, хорошим выбором моторов, достойным комфортом и поведением на дороге. Все это по весьма привлекательной цене – от 28 тысяч долларов. Впрочем, успех надо развивать – настало время знакомства с модернизированной машиной.

ПО ОДЕЖКЕ

Обновленный «Соренто», конечно, изменился внешне. Как любой денди с ограниченным бюджетом, он потратился на мелочи, которые нужны, чтобы сле-

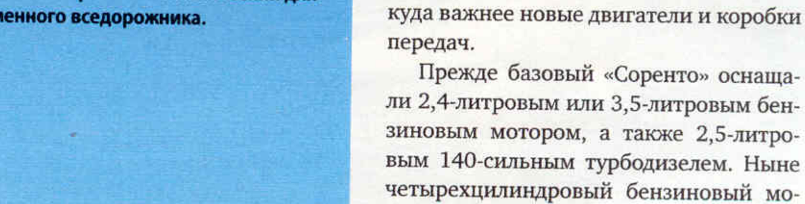


довать моде. Бамперы, фары, задние фонари, решетка радиатора и накладки на боковинах. Впрочем, внешность автомобиля на самом деле удачна. Попробуйте представить что-то среднее между прежним «Мерседесом-ML» и «Лексусом-RX300» – получится как раз «КИА-Соренто», который дешевле почти вдвое и при этом достаточно оригинален, чтобы не выглядеть копией.

У обновленного «Соренто» припасены салон с улучшенной отделкой, раздельный климат-контроль, проигрыватель компакт-дисков с поддержкой MP3, более богатая комплектация. Впрочем,



Силуэт «КИА-Соренто» – классический для современного вседорожника.



куда важнее новые двигатели и коробки передач.

Прежде базовый «Соренто» оснащали 2,4-литровым или 3,5-литровым бензиновым мотором, а также 2,5-литровым 140-сильным турбодизелем. Ныне четырехцилиндровый бензиновый мотор отправлен в отставку. 2,5-литровый турбодизель получил иную систему питания, регулируемый турбокомпрессор, выполнил нормы Евро IV, прибавил мощности и крутящего момента на 21 и 25% соответственно и вдобавок стал экономичнее. Новая бензиновая «шестерка» демонстрирует основательную прибавку в 49 лошадиных сил и 14 Н·м при уменьшенном на 200 см³ рабочем объеме. Это достигнуто благодаря регулируемым фазам газораспределения. За улучшенную динамику и экономичность также отвечают новые пятиступенчатые «автоматы» с возможностью ручного переключения, теперь доступные и для дизеля.

ПОСЛАНЦЫ С РАНЧО

Тест-драйв в Мадриде, как в любом большом городе, – это сложно. Потому старт наметили на одном из пригородных ранчо – здесь же проложили и трассу по пересеченной местности, среди живописных лугов, холмов и еще не пересохших от летнего зноя речек. Выбор машин оказался невелик, да и времени на знакомство немного. Нам с коллегой попался «автоматический» дизельный «Соренто» фотогеничного красного цвета.

Стоит усесться за руль, и память услужливо прокручивает события трехлетней давности, когда довелось поездить на предшественнике. Все так же под рукой, но рослому водителю не слишком удобно: сдвижной люк в крыше изрядно поджал салон сверху, а подушка высока. В более простой комплектации без люка мож-

«КИА-СОРЕНТО» – ХОРОШИЙ ВЫСТРЕЛ: ЧАСТЬ ПОТЕНЦИАЛЬНЫХ ПОКУПАТЕЛЕЙ БУДЕТ ПОРАЖЕНА УДАЧНЫМ СОЧЕТАНИЕМ ВНЕДОРОЖНЫХ СПОСОБНОСТЕЙ И «АСФАЛЬТОВЫХ» КАЧЕСТВ.

«Сорента» не создан для бродов по пояс, но небольшие речушки форсирует с энтузиазмом.



Крутой подъем по сыпучей колее преодолевается без разгона и использования понижающей передачи.



Открывающееся отдельно заднее стекло позволяет легко выудить из объемистого багажника мелкую поклажу.

но сесть лучше, но тогда водителю ростом выше 180 см придется выглядывать из-под нависающего козырька крыши.

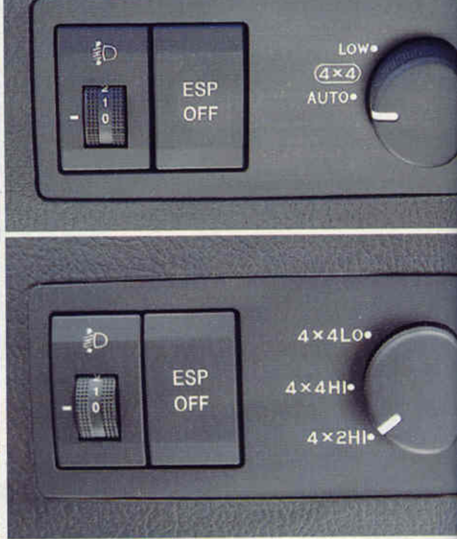
Дизельный «Соренто» очень уверенно разгоняется примерно до 120 км/ч, а дальше «длинные», в угоду экономичности, передачи берут свое – темп падает. Дизель не докучает излишним шумом, не перевалив отметку в 3000 об/мин. Почувствовать его характер сложно: довольно «мягкий» гидротрансформатор тщательно пережевывает недюжинный крутящий момент, преобразуя его в плавное и почти бесшумное ускорение. В общем, несколько сотен километров по магистрали на «Соренто» – не проблема.

На узких провинциальных дорожках надеялись «пощупать» подвеску – здесь все-таки попадаются заметные неровности. Но мясистые колеса «Соренто» легко глотают огрехи иберийского асфальта. Крутые повороты проходимы почти без снижения скорости: автомобиль «за-



Интерьер стал богаче и строже. С черной кожей и пластиком удачно гармонируют хромированные элементы.

Управление режимами работы трансмиссии – электрическое. При автоматически подключаемом полном приводе вручную можно включить лишь понижающую передачу.



В схеме с ручным подключением передних колес движение по хорошим дорогам рекомендовано только в режиме заднего привода.



Пластмассовый кожух дизельного двигателя создает иллюзию V-образной «шестерки». На самом деле он четырехцилиндровый рядный.

думчив», но вполне прогнозируем и обладает достаточно точным рулевым управлением. А вот внезапные маневры на большой скорости надо выполнять осторожно – чувствуется, что машина «напрягается» и готова преподнести сюрприз. Впрочем, на этот случай есть ESP.

Теперь нужно красивое место для съемки. Вот тот огромный булыжник нам подойдет. В лоб мы на него не заедем, а с тылу не так круто. Понижающую – и вперед! Не включается? Надо перевести селектор в нейтраль, тогда все будет ОК. Переднее колесо довольно рано взмывает в воздух, но «Соренто» упорно лезет вверх. С жестко подключенным передним мостом такие фокусы нас не остановят, тем более что задние колеса лучше приспосабливаются к рельефу: у зависимой подвески ходы явно больше.

Для внедорожной трассы выбираю машину с «механикой» – надо же оценить тяговые качества нового дизеля, а заодно подискутировать на любимую тему: «почему современный дизельный вседорожник должен быть с автоматической трансмиссией?».

Вот и показательный подъем – пока сзади никто не поджимает, провожу эксперимент: тронуться без пониженной передачи. Что и требовалось доказать! Либо с основательной пробуксовкой, либо заглохнешь – ронять обороты ниже 1500 категорически нельзя, такова суровая реальность «турбоямы». Впрочем, по относительно ровному месту «Соренто» может ехать и при меньших оборотах, и даже на высших передачах.

Звонок мобильного телефона выбивает из равновесия: в связи с дорожными пробками автобус на пресс-конференцию отправится… через 15 минут! Нам вроде всего три пункта в легенде осталось – это 6 км, успеем даже по узкой грунтовке без всякой спешки. Коллега в роли штурмана переворачивает лист легенды, потом еще один…. Не шесть! Шестнадцать!

Вот это уже серьезнее: на прямиках надо ехать не меньше сотни. Сдюжит ли подвеска такой темп на ухабистой грунтовке? Систему стабилизации сразу пришлось отключить – иначе она душит двигатель, принимая не касающиеся грунта колеса за попавшие на лед. А подвеска удар держит, замыкаясь на буфера сжатия только после самых «злобных» ухабов. Удивительно, что первой сдается не передняя, а задняя – в машине нас только двое и никакой поклажи! Жаль, ни-



Ходы передней подвески у «КИА-Соренто» довольно скромные, но зависимая задняя гораздо подвижнее.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	KIA SORENTO 2,5CRDi	KIA SORENTO 3,3 V6
Общие данные		
Размеры, мм:		
длина	4590	
ширина	1853	
высота	1730	
база	2710	
Снаряженная масса, кг	2055	1930
Время разгона 0–100 км/ч, с	12,0	9,2
Макс. скорость, км/ч	182*	190*
Топливо	ДТ	АИ-91
запас топлива, л	80	80
Расход топлива, л/100 км:		
загородный цикл	6,7	н.д.
городской цикл	10,0	н.д.
смешанный цикл	7,9	н.д.
Кузов		
Кол-во дверей/мест	5/5	
Объем багажника (EPA), л	1849/898	
Двигатель		
Расположение	спереди продольно	
Конфигурация	P4	V6
Число клапанов	16	24
Рабочий объем, см³	2497	3297
Мощность, кВт/л.с.	125/170	177/241
при об/мин	3800	6000
Крутящий момент, Н·м	392	307
при об/мин	2000	4500
Трансмиссия		
Тип	полноприводная	
Коробка передач	M5	A5
Ходовая часть		
Подвеска:		
спереди	независимая пружинная на двойных поперечных рычагах	
сзади	зависимая пружинная со стабилизатором поперечной устойчивости	
Рулевое управление	реечное с регулируемым гидроусилителем	
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые	
Размер шин	245/70R16	245/65R17

*Ограничена принудительно.

кто не снимал эту импровизированную гонку со стороны – почти ралли-рейд.

ПУСК!

У обновленного «Соренто» несомненно открылись новые таланты – мощный дизель очень достойно показал себя и на шоссе, и на проселке. Издержки комплектации остались в прошлом – теперь его можно заказать и с автоматической трансмиссией, и с постоянным полным приводом. Жаль, однако, что базовый бензиновый мотор получил отставку – входной билет в «Клуб Соренто» теперь заметно дороже. Возвращаясь к нашим ракетам, получается, что точность наведения возросла, а параметр уменьшился. Впрочем, пуск уже произведен. Ждем доклада «Цель поражена»? □



«КИА-Каренс» – дебют Мадридского автосалона.

ПРИВЕТ, МАДРИД!

На автосалоне в Мадриде, проходившем в дни презентации «Соренто», впервые появился перед публикой новый мини-вэн «КИА-Каренс». Он представлен в пяти- и семиместном вариантах, с двухлитровыми бензиновым и дизельными двигателями мощностью от 115 до 142 л.с. Любой из них может компоноваться как с механической, так и с автоматической коробкой передач. При довольно компактных размерах (длина 4545 мм, ширина 1800 мм, высота 1650 мм) автомобиль свободно вмещает семерых взрослых пассажиров. Кстати, по сравнению с предыдущим поколением он вырос не сильно (55 мм в длину, 50 в ширину и 40 мм в высоту).

Сиденья второго и третьего рядов убираются вровень с полом, освобождая большую грузовую площадку. Благодаря увеличившейся на 130 мм колесной базе, на 80 мм – колее и пониженному на 40 мм уровню пола новый «Каренс» стал одним из лидеров по объему салона. Много внимания уделено также комфорту и безопасности. Иными словами, автомобиль «заточен под Европу», где имеет все шансы заметно расширить свое присутствие.

ПРИЛЕЖАНИЕ ОЦЕНЯТ!

Максим Сачков.
Фото автора и «Ауди»

В
скрыва
неприв
привле
зайном
рактеро



Восемь лет назад в модельном ряду «Ауди» появилось новое имя. За аббревиатурой ТТ скрывалось небольшое купе с непривычным, несомненно привлекательным технодизайном, зажигательным характером и множеством технических изюминок. Одни восхищались новинкой, другие справедливо критиковали за недостатки, но, пожалуй, не было человека, кого этот автомобиль оставил бы равнодушным. И вот «Ауди-ТТ» первого поколения передает эстафету.

РИСУНОК С НАТУРЫ

Было бы безумием отказаться от ярких дизайнерских решений прежней ТТ. Не исключено, что и в следующих поколениях встретятся черты родоначальника. Например, характерный изгиб крыши, под которым прячутся маленькие стекла, или массивные ободы вокруг колесных арок. Однако многие новые штрихи сделали облик не столь индивидуальным, как у модели конца 90-х. Посматривая в зеркало заднего вида, я путал тестовые ТТ с другими автомобилями. Приглядитесь хотя





На скорости 120 км/ч поднимается спойлер, увеличивающий прижимную силу на задней оси, а ниже 80 км/ч он прячется. Им можно покрасоваться и на стоянке, нажав кнопку на центральной консоли.



Спинка заднего сиденья складывается целиком и половинками, образуя ровную площадку. Под полом багажника – ниша для запаски и аккумулятор.

бы к фарам – не напоминают более дешевые модели? К счастью, и оригинальных штрихов тоже хватает – например, задние фонари с квадратными рефлекторами.

В духе современных традиций новое купе стало крупнее, прибавив в росте лишь 6 мм, но став на 78 мм шире и длиннее на 137 мм. «Растянулся» и салон. Теперь здесь больше воздуха и над головой, в плечах на первом ряду прибавилось 29 мм, чуть меньше – сзади. Хотя это слабое утешение для того, кто окажется третьим или четвертым пассажиром. Человек ростом выше 170 см скрючится на заднем ряду в позе эмбриона. Еще забавнее наблюдать, как он оттуда выбирается. Увы, формула 2+2 написана не для четверых взрослых. Кстати, багажник, как подобает купе этого класса, скромный, зато спинка заднего сиденья складывается, и площадки длиной примерно 1,7 м вполне хватит даже для объемной поклажи. Разработчики уверяют: новая TT лучше рассекает воздух. Площадь поперечного сечения выросла с 1,99 до 2,08 $м^2$, зато коэффициент аэродинамического сопротивления серьезно снизили – с 0,34 до 0,3.

ПЕРЕДАЮ ПО БУКВАМ

Заботливо прикрыв вещи сеткой и захлопнув багажник, улыбчивый распорядитель теста отдал мне ключи от полноприводной TT синего цвета с двигателем 3,2 л и механической шестиступенчатой коробкой. Пока выруливал со стоянки – вспотел. За высокими «подоконниками» не видны даже немаленькие ограждения, не говоря уже о парковочных столбиках. Полагаешься на шестое чувство и большие удобные зеркала – парктроник записан в опции.

Характер 3,2-литровой «шестерки» – далеко не покладистый. В городских пробках

AUDI TT – КУПЕ ПЕРВОГО КЛАССА… В КОТОРОЕ МНОГИЕ ЗАХОТЯТ КУПИТЬ БИЛЕТ.

приходится нежно обращаться с педалью газа. Зато на автобане сил мотору не занимать: нажимаешь на педаль – и умиротворенно наблюдаешь, как уменьшаются в зеркалах те, кто висел на хвосте. Правда, «короткие» передачи приходится переключать часто, а избирательность рычага далека от идеала: вместо шестой поначалу попадаешь на четвертую. Впрочем, к этому вскоре привыкаешь, ко всему прочему у «механики» есть отличная альтернатива – автоматическая шестиступенчатая коробка с ручным переключением S-tronic.

За красивым названием скрывается известный по моделям концерна «Фольксваген» агрегат с двумя сцеплениями DSG. О достоинствах неоднократно писали – автомобиль с ним не только послушнее, но и шустрее, и экономичнее. Придраться можно разве что к ручному режиму – переключения вниз неспешны, что не позволяет эффективно тормозить двигателем.

Идеальная парочка для нового купе – S-tronic и двухлитровый двигатель с турбонаддувом и непосредственным впрыском TFSI. На фоне «шестерки» он выглядит эдаким жизнерадостным существом. Веселый и заводной мотор легко раскручивается и подходит TT лучше атмосферного мотора, характер которого тяжеловат для небольшого купе.

ШТУРМУЕМ ГОРЫ

Один из маршрутов, предложенных организаторами, вел в Альпы. Здесь на перевале Гроссглокнер устраивают так называемые Альпийские тормозные тесты. Мы не соблюдали методику, но все-таки изрядно погрели механизмы. Они выдержали жестокие испытания, правда, в конце спуска усилие на педали у машины с двухлитровым мотором (тут установлены менее мощные тормоза, чем на модификациях с мотором 3,2 л) немного выросло, но эффективность, насколько я смог оценить, не упала.

Живописный горный серпантин – подходящее место и для съемки, и для проверки ходовых возможностей TT. Тем более что шасси спроектировали практически заново. Например, чтобы снизить неподрессоренные массы, передние рычаги и подрамник выполнили из алюминия, а сзади установили сложную многорычажную подвеску. Для лучшей устойчивости и управляемости более чем на 40 мм расширили колею, а центр тяжести опустили на 9 мм. Естественно, поколдовали над характеристиками амортизаторов и электроусилителя руля. Результаты не заставили ждать – в ходе тестов, проходивших на Нюрбургринге, новая TT привезла предшественнице 15 с на круге, в том числе благодаря точным настройкам шасси.

Еще одна техническая изюминка – система Audi magnetic ride, автоматически регулирующая жесткость амортизаторов. Вместо обычной рабочей жидкости они заполнены магнитореологической. Она изменяет



Некоторые характерные черты интерьера новой TT – приплюснутый снизу спортивный руль, три центральных дефлектора, алюминиевые накладки на педали и площадка около них (по заказу). Покупатель может выбрать семь оттенков салона и три вида кожи.



На монитор, расположенный в центре щитка, можно вывести картинку навигационной системы, показания бортового компьютера, а также цифрового спидометра.



Управление климатом: три логичные ручки. Рядом собраны и кнопки подогрева сидений, обогрева заднего стекла и т.д.



На рычаге ручного тормоза поселился подлокотник. Оригинально с точки зрения дизайнера, удобно для водителя.



О тесном заднем сиденье предупреждает табличка на крышке багажника – берегите голову. Кстати, чтобы снизить массу, спинку сделали пластиковой, сэкономив 1,2 кг.

КАК СШИТ КОСТЮМ

Кузов новой «Ауди-ТТ» изготавливают по технологии ASF (Audi Space Frame – пространственная рама «Ауди»), которую разработали еще в начале 90-х для флагмана модельного ряда A8. Несущая конструкция собрана из штампованных алюминиевых профилей, литых деталей и листовых панелей. Идею позаимствовали у живой природы – как и кости скелета любого млекопитающего, для каждого элемента пространственной рамы подбирали собственную форму и сечение, чтобы при минимальной массе получить необходимую жесткость и прочность. Любую мелочь, вплоть до заклепок, соединяющих детали кузова, рассчитывали при помощи компьютерных программ. С алюминиевыми деталями (69% от массы кузова) соседствуют элементы из высокопрочной стали. Последние находятся в основном в хвостовой части (задние панели пола, крышка багажника, а также двери), чтобы улучшить развесовку по осям.

Алюминиевые и стальные детали соединяют заклепками, обжимом и сваркой. Чтобы не возникала коррозия, используют защитные покрытия и герметики. Кроме того, саморезы, которые вкручивают роботы, из-за трения нагреваются и расплавляют поверхностный слой детали – такому соединению вообще не нужна дополнительная защита. Еще одно любопытное ноу-хау – бесшовная лазерная сварка алюминиевой крыши и боковины.

Итогом по праву можно гордиться – масса прочного кузова всего 206 кг, целиком стальная конструкция была бы почти вполовину тяжелее.



Структура кузова «Ауди-ТТ» и диаграмма масс.


Фирменная штучка – алюминиевая крышка бензобака – осталась на прежнем месте над задним правым колесом, но «сменила имидж». Теперь она стала более функциональной и строгой… а жаль.


Новая ТТ напичкана разными удобными отделениями: подстаканники на центральной консоли, в дверях ниши для небольших бутылок, ящички под передними сиденьями, даже для аптечки нашлось свое место.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	AUDI TT			
	2,0 TFSI		3,2 quattro	
Общие данные				
Размеры, мм:				
длина	4178			
ширина	1842			
высота	1352			
база	2468			
колея спереди/сзади	1572/1558			
Радиус поворота, м	5,5			
Снаряженная масса, кг	1260	1280	1410	1430
Полная масса, кг	1660	1680	1810	1830
Время разгона 0-100 км/ч, с	6,6	6,4	5,9	5,7
Макс. скорость, км/ч	240		250	
Топливо	АИ-98			
запас топлива, л	55			
Расход топлива, л/100 км:				
загородный цикл	6,0	6,0	7,8	7,3
городской цикл	10,7	10,6	14,7	12,9
смешанный цикл	7,7	7,7	10,3	9,4
Кузов				
Количество дверей/мест	2/2+2			
Объем багажника (VDA), л	290/700			
Двигатель				
Расположение	спереди поперечно			
Конфигурация	P4		V6	
Число клапанов	16		24	
Рабочий объем, см^3	1984		3189	
Степень сжатия	10,3		11,3	
Мощность, кВт/л.с.	147/200		184/250	
при об/мин	5100-6000		6300	
Крутящий момент, Н·м	280		320	
при об/мин	1800–5000		2500–3000	
Трансмиссия				
Тип	переднеприводная		полноприводная	
Коробка передач	M6	A6	M6	A6
Ходовая часть				
Подвеска:				
спереди	типа «Мак-Ферсон»			
сзади	многорычажная			
Рулевое управление	реечное с электроусилителем			
Тормоза:				
передние	дисковые вентилируемые			
задние	дисковые		дисковые вентилир.	
Размер шин	225/55R16		245/45R17	

вязкость под воздействием магнитного поля – соответственно корректируются и демпфирующие характеристики. Кроме того, водитель может принудительно задать спортивный режим – подвеска станет жестче.

Забравшись по извилистой дорожке на 2,5-километровую высоту, убеждаешься, что новое купе почти по всем параметрам лучше старой модели. Оно увереннее стоит на дороге, прилежно проходит повороты, резво штурмует крутые подъемы, но… В нем пропала та зажигательная искорка, которая заставляет вновь и вновь возвращаться за руль. И не просто ради того, чтобы попасть из точки А в точку В.

Сегодня почти все производители, избегая риска, не стремятся выпускать на рынок автомобили со спорной внешностью и сложным характером. В большинстве своем машины становятся похожи на прилежных выпускников, мечтающих о золотой медали. А так иногда хочется пообщаться с озорником и гулякой, у которого в четверти встречаются «тройки». Хотя золото, бесспорно, дорогого стоит… □

МУЗА ТЯНЕТСЯ К СПОРТУ

Владимир Соловьев.
Фото автора и «Рено»

Согласитесь, превратить автомобиль класса B, в котором основную массу водителей составляют женщины, в безоговорочного «спортсмена» – задача не из простых. Но «Рено» стоит на своем: не прошло и года, как появился «Клио» третьего поколения, а на рынки Европы уже выходит его спортивная версия «Клио-Рено Спорт». Замечу, речь идет не о специальном автомобиле для гонок, а о машине для повседневных поездок с выраженным спортивным характером.

ШПАРГАЛКА С ФОРМУЛОЙ

Задача новой модели – развить успех предшественницы «Клио-Рено Спорт», выпускавшейся на базе «Клио II». С начала производства в 1999 году те спортивные «клио» разошлись по Западной Европе немалым для подобной версии тиражом 37 545 экземпляров. Как признался автору прежний генеральный директор «Рено» Луи Швейцер, этот автомобиль был для него одним из самых люби-



мых благодаря отличной управляемости и прекрасной динамике. Наибольшим спросом модель пользовалась в Великобритании, Франции и Швейцарии, где испокон веков любят небольшие быстрые автомобили, которые незаменимы в городе и хороши на трассе. В России продажи носили штучный характер; «Клио Спорт» покупали истинные ценители, готовые выложить за небольшую машинку чуть не двойную (по отношению к базовой) цену.



Спортивный настрой «музы» выдают «мускулистые» формы крыльев и дефлекторы за передними колесами. Синий «динамо» и красный «торро» – основные цвета «Клио-Рено Спорт».

Чтобы привлечь на свою сторону покупателей из новых регионов, «Рено» сделала упор на бескомпромиссную спортивность как во внешности, так и по содержанию.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

CLIO RENAULT SPORT 2,0

■ **Общие данные**

Размеры, мм:	
длина	3991
ширина	1768
высота	1484
база	2585
колея спереди	1520
сзади	1520
Объем багажника (VDA), л	288/1038
Радиус поворота, м	5,7
Снаряженная масса, кг	1240
Полная масса, кг	1690
Время разгона 0-100 км/ч, с	6,9
Максим. скорость, км/ч	215
Топливо	АИ-95-98
запас топлива, л	55
Расход топлива, л/100 км:	
загородный цикл	7,1
городской цикл	12,2
смешанный цикл	8,9

■ **Двигатель:** бензиновый, Р4, 16 клапанов, 1998 см^3, 145 кВт/197 л.с. при 7250 об/мин, 215 Н·м при 5550 об/мин

■ **Трансмиссия:** переднеприводная

■ **Ходовая часть:** подвеска спереди – типа «Мак-Ферсон» с вынесенным поворотным кулаком, сзади – упругая поперечная балка; рулевое управление – реечное с электроусилителем; тормоза – дисковые вентилируемые/дисковые; шины 215/45R17

Новый «Клио Спорт» несет фамильные черты «Клио III», но по сравнению с базовой моделью выглядит прямо-таки атлетом. Наверное, это правильное решение, ведь предыдущий «Клио Спорт 2,0 16 V» внешне не отличался от своей стандартной версии. Разве что шильдик на задней двери и впечатляющая динамика на старте указывали на спортивный нрав.

У новинки внешних отличий много. Это новый дизайн боковых панелей, спойлер под передним бампером, профилированные пороги, «расклешенные» передние и задние крылья для расставленных пошире 17-дюймовых колес, боковые дефлекторы и воздушный диффузор.

«Жаберные» щели в передних крыльях – тоже не просто декорация. Они отводят завихрения, создаваемые раздавшимися вширь крыльями. Кроме того, улучшают отвод горячего воздуха из-под капота, где трудится двухсотсильный бензиновый двигатель – заметим, атмосферный. Устройство аэродинамических элементов инже-

Скорость летящей «музы» ограничена 215 км/ч. Вот только найдется ли в России место, где можно так разогнаться?

ЭФФЕКТНАЯ ВНЕШНОСТЬ «КЛИО-РЕНО СПОРТ» ОРГАНИЧНО СОЧЕТАЕТСЯ С ХОРОШЕЙ ДИНАМИКОЙ И УПРАВЛЯЕМОСТЬЮ.



Алюминий на приборной доске, передней консоли, педальном узле и подставке под левую ногу.

нерам «Рено» подсказала формула.

В ОБЪЯТИЯХ СКОРОСТИ

Салон нового «Клио Спорт» под стать спортивному экстерьеру. Главное в нем – сиденья водителя и переднего пассажира. От того, насколько четко и удобно водитель зафиксирует тело в кресле, зависит его чувство автомобиля и, соответственно, правильность отдаваемых команд управления.

Специально разработанные для «Клио-Рено Спорт» кресла мне показались еще одной удачей. Мощные ребра боковой поддержки надежно охватили спину и бедра, но при этом не сдавливали тело, как это бывало на иных, настроенных на спортивный лад машинах. То есть кресла обеспечивают не только фиксацию, но и комфорт в течение всей поездки.

Если в вас живет еще более активный спортсмен, можете заказать себе в виде опции сиденья «Рекаро», поставляемые именно для этой модели. В заездах по спортивной трассе я сидел именно на них и, скажу честно, остался очень доволен. Они выполнены как «ковши» профессиональных гонщиков, но имеют регулируемую спинку и встроенные боковые подушки безопасности. Обитые тем же материалом, что и задние сиденья, рекаровские «ковши» гармонично вписываются в салон. Впрочем, для повседневной езды я все же выбрал бы стандартные. Они чуть мягче и поэтому лучше демпфируют толчки от неровностей дороги, передаваемые довольно жесткой подвеской. Кроме того, у них подушка регулируется по высоте.



Принцип действия дефлекторов и воздушного диффузора. Эти элементы пришли с формулы 1. Ради диффузора «Клио-Рено Спорт» пришлось пожертвовать запасным колесом.

ПО РЕЦЕПТУ ФОРМУЛЫ 1

Воздушный диффузор выполняет функции заднего спойлера и предотвращает разгрузку задней оси на высоких скоростях. Проходя по заданной траектории, воздушный поток создает разрежение под днищем кузова, прижимая его к дорожному полотну. Дефлекторы передних крыльев – аэродинамические элементы, отводящие завихрения, создаваемые раздавшимися вширь крыльями.

Оригинальные сиденья очень удобны. Спортивным фанам предлагаются кресла «Рекаро».

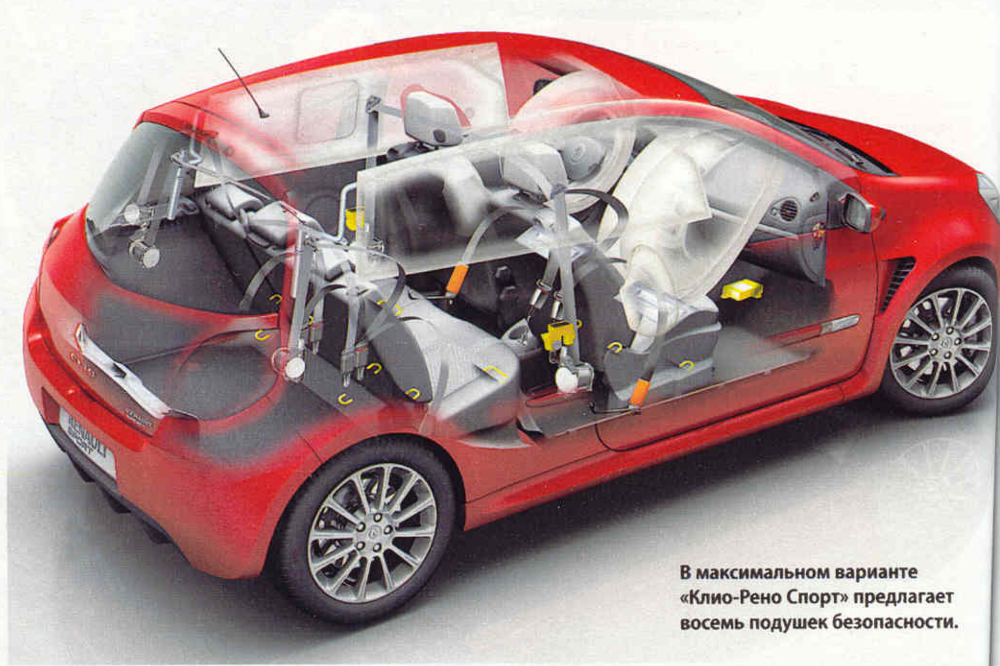




В угоду практичности спинка заднего сиденья разрезная. При сложенных сиденьях объем багажника переваливает за 1000 л.



Переступая порог с накладкой «Renault Sport», надо помнить о «горячем» характере этого автомобиля и его мощных тормозах.



В максимальном варианте «Клио-Рено Спорт» предлагает восемь подушек безопасности.

Что касается мест сзади, то втроем втиснуться можно, вдвоем будет лучше. Но ведь спортивные машинки не приобретают для выездов на пикник.

НЕ ТОЛЬКО СПОРТА РАДИ

С первых километров на «Клио-Рено Спорт» понимаешь, что машина прекрасно приспособлена для активной езды и способна принести наслаждение от вождения. Высоких спортивных достижений на ней не покажешь – для этого есть версия «Клио Кап» (Clio Cup) – но душу отведешь: с места пульнешь, быстрее других пройдешь поворот. В потоке машин твоя не останется незамеченной.

«Клио-Рено Спорт» отлично управляется и цепко держит дорогу. По сравнению с другими «клио III» его базу увеличили на 10 мм за счет изменений в передней подвеске, передняя и задняя колеи расширены на 48 и 50 мм соответственно. Благодаря этому улучшились курсовая устойчивость и способность автомобиля сохранять траекторию на виражах.

Мне понравилась настройка рулевого управления. Электроусилитель не сделал баранку ватной. Руль приятно тяжелеет по мере набора скорости, и ты понимаешь, как послушен автомобиль, подчиняясь твоим желаниям.

На машине установлена модифицированная шестиступенчатая коробка передач, разработанная совместно специалистами «Рено» и «Ниссан». Она рассчитана на крутящий момент 240 Н·м. Короткоходный рычаг обеспечивает довольно четкое включение передач, однако поначалу требует от водителя определенного внимания. Сближенные передаточные числа дают возможность эффективно ускоряться на любой передаче. Электронный ограничитель не дает превысить рубеж 215 км/ч, хотя отличный двухлитровый мотор готов разгоняться и дальше.

С тормозами нужно быть осторожным: на привычных для города скоростях легкая машина встает как вкопанная. Только смотри, чтобы кто-то от неожиданности не врезался сзади. Что вы хотите – у передних колес суппорты «Брембо» и вентилируемые диски диаметром 312 мм, под стать им и задние 300-миллиметровые диски. На спортивной трассе мощная тормозная система легко осаживала «Клио» со 180 км/ч; быстрее я просто не разгонялся.

Как и «Клио III», получивший 5 звезд в тестах EuroNCAP, спортивный имеет высокоэффективную систему защиты пассажиров и водителя. Помимо зон деформации в передней части, боковых алюминиевых вставок, преднатяжителей ремней, предусмотрены восемь подушек безопасности, включая подушки передних кресел, препятствующие выскальзыванию из-под ремня.

Внятный в управлении, автомобиль получился сбалансированным с точки зрения скорости, маневренности и безопасности. Как известно, греческая муза Клио тяготела к истории, но знай она о достоинствах автомобиля, носящего ее имя, не исключено, что выбрала бы для себя спортивную трассу.

БОРТОВОЙ НОМЕР 330

Михаил Гзовский. Фото: Константин Якубов

БМВ-330 XdA КУПИТ ЛИШЬ ТОТ, КТО ХОЧЕТ ЛЕТАТЬ НЕ ТОЛЬКО ВО СНЕ И НЕ ТОЛЬКО САМОЛЕТОМ.

...Интересующиеся граждане всматриваются в низкопрофильные шины на красивых литых дисках, за которыми вороненой сталью отсвечивают солидные дисковые тормоза. Через секунду их сомнения развеются: БМВ покажет им хвост, сверкнув шильдиком 330 Xd, и унесется вдаль. Буква «d» означает дизель, «X» – полный привод. Здесь 231 сила – мощнее лишь бензиновая «триста тридцатая», но она проигрывает дизелю в крутящем моменте.

Едва палец нажимает на кнопку запуска двигателя, салон наполняет низкий гул шестицилиндрового мотора, а вибрации чувствуются и на сиденье, и на руле, и на педалях. «Пожалуйста, осторожнее при спуске из гаража! Тут на пандусе можно бампер оторвать», – напутствовали меня, вручая ключ от «трешки». Буду стараться!



Фантастический двигатель! Его солидный голос никогда не переходит на истеричный высокочастотный крик, ведь пик мощности приходится на 4000 об/мин, а спустя секунду срабатывает ограничитель. Но момент истины

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

BMW 330 XdA

■ **Общие данные**

Размеры, мм:	
длина	4520
ширина	1817
высота	1421
база	2760
Объем багажника (VDA), л	460
Радиус поворота, м	5,5
Снаряженная масса, кг	1610
Время разгона 0–100 км/ч, с	6,7
Макс. скорость, км/ч	242
Топливо	ДТ
запас топлива, л	60
Расход топлива, л/100 км:	
загородный цикл	5,8
городской цикл	9,6
смешанный цикл	7,2

■ **Двигатель:** бензиновый, V6, 24 клапана, 2993 см^3, 170 кВт/231 л.с. при 4000 об/мин, 500 Н·м при 1700–3000 об/мин

■ **Трансмиссия:** полноприводная, А5

Полноприводный БМВ-330 с дизелем 231 л.с. и автоматической коробкой в комплектации Dynamic предлагают за €60 600 ($76 500).



Эргономика водительского места – эталонная. Дерево настоящее, кожа Dakota приятная на ощупь и нескользкая, пластик мягкий. Мечта!

Простора на заднем диване при двухместном размещении достаточно, но третий здесь явно лишний.



наступает на «низах». Максимальный крутящий момент достижим в диапазоне 1700–3000 об/мин и обеспечивает мощнейшее ускорение с любой скорости. Моментальная реакция на педаль и безупречно работающий «автомат» довершают картину.

Подобно пассажирскому лайнеру, с ростом скорости БМВ вдруг становится плавнее; пропадают



Лучшее – враг хорошего, решили на БМВ и сделали неброскую, но хорошо читаемую комбинацию приборов. Разве что оцифровка спидометра мелковата…



Объем багажника по сравнению с предыдущим поколением «трешки» вырос на 20 л – до 460 л. Запаску не ищите – шины Runflat System Component позволяют ехать на нулевом давлении.



вибрации; руль с приятным реактивным усилием переставляет машину по вашей команде с точностью до сантиметра. А как седан чертит повороты! Настроенное шасси, великолепная резина Michelin Pilot Sport (225/40/ZR18 спереди и 255/35/ZR18 сзади) – кажется, нет такого поворота, который нам с «трешкой» не по зубам!

Передачей крутящего момента заведует раздаточная коробка с электронно-управляемой многодисковой муфтой. В обычном режиме момент распределяется между осями в соотношении 40:60. Если же возникает необходимость, то всего за десятую секунды до 100% ньютон-метров может быть переброшено на нужную ось.

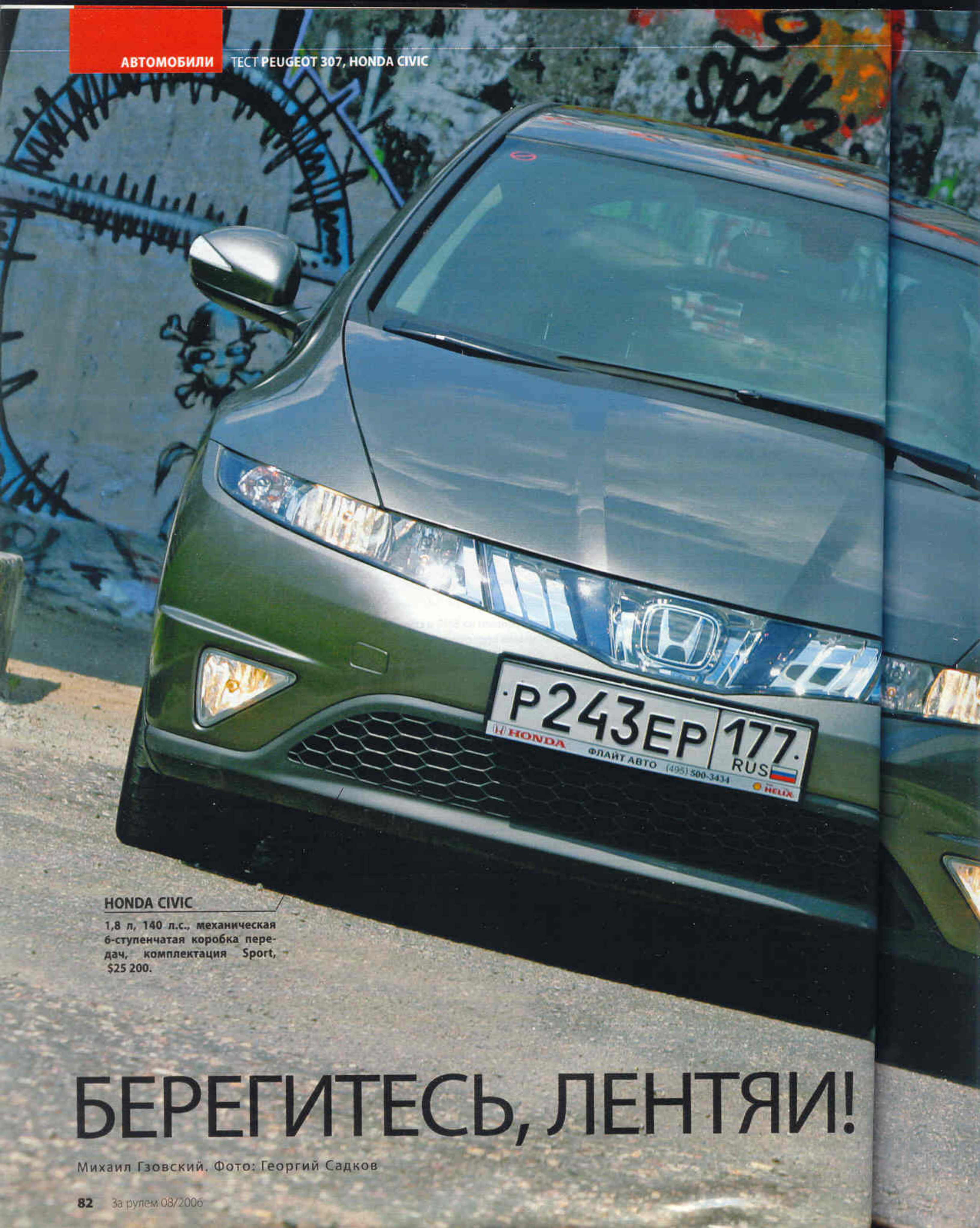
Наш экземпляр оснащен системой стабилизации DSC III, в составе которой есть несколько подсистем: контроля устойчивости ASC, тяги DTC и торможения в поворотах CBC. Все это хозяйство вступает в игру лишь в самых жестких маневрах, четко возвращая автомобиль в управляемый полет. Рискнув отключить электронику (это возможно лишь частично), будьте начеку! Даже такой феноменально устойчивый автомобиль рано или поздно срывается, а вернуть его на заданную траекторию ох как непросто.

Все хорошее когда-нибудь заканчивается, в том числе и хорошие дороги. Стоило появиться на покрытии ямкам и стыкам, как нас затрясло, словно при заходе на посадку. Настало время сбрасывать скорость. После забегов по полигону далеко за сто сейчас, кажется, БМВ еле плетется. Бубух!!! Сильнейший пробой подвески застал врасплох: такую трещину на асфальте другой проглотил бы, не подавившись! Асфальтовые волны для БМВ подобны воздушным ямам: машина принялась отрывать колеса от асфальта. Да что же это такое!

Все логично: немцы строили автомобиль для своих дорог. Он великолепен на прямой и наверняка безупречен на горных серпантинах – недаром эту модификацию чаще всего заказывают в Швейцарии, Италии, Австрии. Но в наших условиях неадаптированная подвеска и спортивные низкопрофильные шины с нормированным давлением 2,5 атм – настоящая мука.

Впрочем, мы ведь не рассматриваем БМВ-330 XdA как автомобиль на каждый день, верно? Иначе не простили бы ему зубодробильную подвеску и тракторный шум на холостом ходу. Да и стоит машина… 60 600 евро! Такую сумму может заплатить далеко не каждый и далеко не за первый попавшийся автомобиль. Ощущение полета – дорогое удовольствие. □

Автомобиль предоставлен российским представительством БМВ.



HONDA CIVIC

1,8 л, 140 л.с., механическая 6-ступенчатая коробка передач, комплектация Sport, $25 200.

БЕРЕГИТЕСЬ, ЛЕНТЯИ!

Михаил Гзовский. Фото: Георгий Садков



PEUGEOT 307

2,0 л, 177 л.с., механическая 5-ступенчатая коробка передач, комплектация Feline, $33 740.

«Пежо» – обладатель более мягкой и комфортной на высоких скоростях подвески.

PEUGEOT 307

Представлен публике на автосалоне в Женеве в 2001 году. В 2005-м модель претерпела рестайлинг.

- **Двигатели:** в России бензиновые 1,4–2,0 л (88–177 л.с.).
- **Коробки передач:** 5-ступенчатая механическая, 4- и 6-ступенчатые «автоматы».
- **Комплектации:** X-line, XT, XS, Feline.
- **Цена в России:** 487 000–911 000 руб. ($18 000–33 750).





Погрузочная высота багажника «Пежо» довольно велика. Чтобы разложить сиденье, придется снять подголовник.

Говорят, мужчина чувствует себя моложе, если его спутница жизни существенно младше. Применительно к теме журнала рискну заявить: мощный автомобиль с задорным характером и интересной внешностью тоже способен продлить нам молодость! Не верите? Тогда не ленитесь, прокатитесь с нами на модной новинке сезона – авангардной «Хонде-Сивик». В пару возьмем яркого (во всех смыслах) представителя французской автомобильной школы – недавно обновленный «Пежо-307».

ЭНЕРГИЯ ЖИЗНИ

Именно ее, если верить рекламному слогану, дарит «триста седьмой». Действительно, после недавнего рестайлинга машина стала выглядеть более жизнеутверждающе. Огромный воздухозаборник в переднем бампере убрал налет женственности с лица «француза», что, на мой взгляд, пошло на пользу. Оправдан ли этот агрессивный оскал? Судя по паспортным данным – вполне! 177 «лошадей» под капотом – звучит солидно, как в переносном, так и в прямом смысле слова. Разглядывая салон, я не мог удержаться, чтобы не топнуть по педали акселератора – в ответ из-под капота донеслось грубоватое, словно осипшее ворчание.

Тронуться сразу не удается – внимание отвлекает салон. Точнее, его цветовая гамма. Коричневая кожа почему-то навевает ассоциации с классическим дорожным саквояжем. Все-таки французы знают толк в вещах! Элегантная раскраска меняет довольно простой в традиционном черном исполнении интерьер. Рука ложится на холодный набалдашник рычага коробки передач, ноги встают на алюминиевые перфорированные педали, и мы выплываем под не помосковски жаркое солнце.

Двигаться в потоке на «Пежо» приятно. «Исполняются мечты, жизнь прекрасна, если ты – на машине…» – всплывает в голове подслушанная где-то мелодия. Обзор несколько ограничивают кургу-

«Сивик» не любит плохих дорог, о чем извещает пассажиров и водителя изрядной тряской.



HONDA CIVIC

Дебютировала в 2005 году на автосалоне во Франкфурте. Для европейского рынка в Англии производят 5-дверный хэтчбек, седан импортируют из Японии.

- **Двигатель:** в России только бензиновый 1,8 л (140 л.с.).
- **Коробки передач:** 6-ступенчатая механическая или 5-ступенчатый «автомат».
- **Комплектация:** Sport, 3 варианта исполнения.
- **Цена в России:** $24 900–27 300.



Тянем за ручку у подголовника, и подушка сиденья одновременно со спинкой уходит вниз и вперед. Через секунду у вас абсолютно ровный пол багажника. Под ним 68-литровая дополнительная ниша – вместо ушедшей запаски.

зые зеркальца, но к ним вскоре привыкаешь. Подвеска прекрасно справляется с неровностями, лишь руль при этом вибрирует чуть больше, чем хотелось бы.

Реакции машины на баранку остротой не отличаются. При попытке резко объехать препятствие «триста седьмой» и не думает шарахаться – он чинно, с небольшим запозданием, но точно следует по намеченной вами траектории. «Пежо» будто ленится напрягаться на жаре. А ну-ка, чуть быстрее! В крутой дуге хэтчбек начинает крениться, а если еще поддать газу, заскользит передними колесами наружу. «Довольно!» – это вердикт системы стабилизации, которая пресекает дальнейшие попытки расшевелить автомобиль.

На прямых «Пежо» чертовски хорош! В первый момент невнятный рычаг коробки передач разочаровывает, но вскоре становится ясно, что впечатление обманчиво. Да, спортивной четкости и звука клац-клац вы не дождетесь. Но ошибок в выборе передачи никто из тестирующих не допустил. Вот и светофор. Мы с «Пежо» замираем на стоп-линии. Обороты подскакивают до 3000, пульс чуть учащается… зеленый! Машина легко и уверенно уходит с места, не оставляя шансов среднестатистическому соседу по полосе вырваться вперед. Жаль только, что разрешенная Правилами скорость достигается уже на первой передаче…

И все же говорить о спортивном характере «триста седьмого» не приходится. Мотор хорошо тянет с 2000 об/мин, разгон разумно продолжать до 5500, дальше – больше шума, чем дела. Странно: судя по заводским характеристикам, на максимальную мощность двигатель выходит к 7000 об/мин…

Это не единственное, чем раздражает «Пежо». Стоит застрять в пробке, как понимаешь – тронуться на машине непросто, чуть недодашь газу, и кузов передернет мелкая дрожь, сигнализируя о



В салоне «триста седьмого» – сочетание рыжей кожи и черного пластика. Сиденья порадовали длинными подушками и большим диапазоном регулировок.



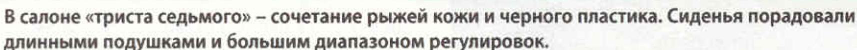
Красным по белому – классическое гоночное сочетание.

Под козырьком – дисплей с показаниями маршрутного компьютера и настройками аудиосистемы.



Среднему пассажиру будет мешать массивный тоннель под ногами.





Общая оценка **8,1**

PEUGEOT 307 – БЫСТР, ОДНАКО СПОРТИВНЫХ ЭМОЦИЙ НЕ ВЫЗЫВАЕТ. ЗАТО МОЖЕТ ПРЕТЕНДОВАТЬ НА РОЛЬ СЕМЕЙНОЙ МАШИНЫ, ПРИСПОСОБЛЕННОЙ К РОССИЙСКИМ УСЛОВИЯМ.

 Мощный мотор, хорошая плавность хода, удобные сиденья, элегантная классическая внешность.

 Не очень удобный привод сцепления, требующие привыкания тормоза, крены и раскачка при активной езде.

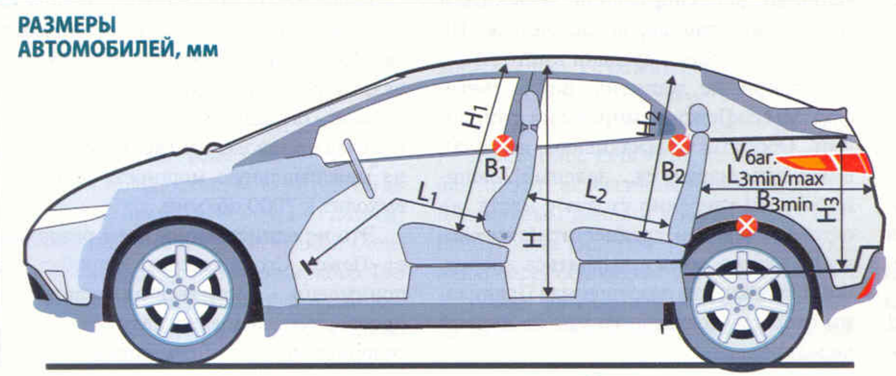
желании мотора заглохнуть. Некстати приходится длинный ход педали сцепления. Тормоза тоже не эталонные. Хоть замеры и говорят об их высокой эффективности, пользоваться педалью не очень удобно – она чувствительна не к усилию, а к перемещению, поэтому дозировать замедление сложно.

Увы, досаждают и плоды внедрения высоких технологий. Нахваливаемая производителями мультиплексная проводка на «Пежо» себя не оправдала. По-видимому, процессор, управляющий всеми вспомогательными системами, слабоват, поэтому реакции на команды запаздывают. Нажимаешь на кнопку включения стеклоподъемника, а в ответ – тишина. Нажимаешь еще раз, и тут стекло дергается и… замирает. Такая же история с вентилятором салона – хочешь убавить скорость вращения, давишь на кнопку с нетерпением и в итоге выключаешь «климат» совсем. Нет, все-таки ленится этот «Пежо»…

ЖИЗНЬ – В ДВИЖЕНИИ

Когда он появился дома, моя жизнь изменилась навсегда. Тогда, в начале 80-х я и мечтать не мог о такой вещице. Сверкающий хромом кассетник «Шарп»

РАЗМЕРЫ АВТОМОБИЛЕЙ, мм



Модель	PEUGEOT 307	HONDA CIVIC
L_1	940–1130	910–1115
L_2	580–820	675–925
H	1170	1175
H_1	1030	1010
H_2	920	945
B_1	1420	1390
B_2	1365	1350
$L_{3min/max}$	815/1535	815/1615
B_{3min}	1045	1050
H_3	510	560
$V_{баг}$, л	332	340

✕ – поперечный размер



Взгляд водителя прежде всего привлекают стрелочный тахометр и цифровой спидометр. При желании приборы можно почти полностью «потушить».

Позаимствованная у «Хонды-Джаз» схема трансформации позволяет перевозить в салоне велосипед в сборе! Для этого достаточно сложить вторую половинку дивана.



«Хонда» покорила нестандартным и смелым взглядом на организацию рабочего пространства.

Общая оценка

8,3

HONDA CIVIC – НЕ ТОЛЬКО САМЫЙ ЯРКИЙ АВТОМОБИЛЬ В КЛАССЕ, НО И ПРЕКРАСНЫЙ ВАРИАНТ ДЛЯ ГОРОДА И ХОРОШИХ ЗАГОРОДНЫХ ТРАСС, ПРИНОСЯЩИЙ УДОВОЛЬСТВИЕ ОТ ВОЖДЕНИЯ.



Запоминающиеся «космическая» внешность и интерьер, четкая коробка передач, отточенная управляемость, просторный трансформируемый салон.

Малый дорожный просвет, жесткая подвеска, большой радиус поворота, отсутствие заднего дворника и запасного колеса.

я вытаскивал из коробки трясущимися от счастья руками. После школы летел домой на крыльях и ставил одну кассету за другой, упиваясь отменным звуком и разглядывая рифленые металлические кнопки, светодиодные огоньки, дышащие сквозь сетки динамики…

Все это вдруг всплыло в памяти, когда я подошел к ждущей меня «Хонде-Сивик». Я не мог заставить себя сесть за руль! Ходил возле машины кругами, удивляясь треугольным патрубкам выпускной системы и треугольным же противотуманкам; заглядывал за прозрачный колпак, прикрывающий эмблему и блестящие «осколки» невесть как оказавшегося за ним зеркала… Каким образом дизайнерам удалось утвердить этот футуристический дизайн?! Сколько крови было пролито на коврах у начальства, сколько нажито седых волос?

Но игра стоила свеч. Остановишься у магазина или на заправке, и вокруг «Хонды» собираются люди. Одни достают мобильники и снимают ее, другие сыплют вопросами, словно не веря эмблеме и шильдикам: "Это «Хонда»? А какая модель? И что, можно такую купить?». Можно-то можно, только, увы, нескоро. Спрос на новинку такой, что очередь растянулась на год, мало того – заказы сейчас не принимают.

Чуть раньше я успел познакомиться с «Сивиком» восьмого поколения – но то был седан с автоматической коробкой, к тому же с другой подвеской (ЗР, 2006, № 7). Удивительно, но более спокойный четырехдверный вариант оснащен многорычажной задней подвеской, тогда как хэтчбеку сделали «подарок» в виде упругой балки. Полагаете, исход борьбы предрешен? Не тут-то было – хэтчбек управляется еще лучше, чем и без того цепкий седан!

Поначалу кажется, будто «Сивик» чересчур рьяно кидается исполнять приказ руля. Вскоре впечатление меняется – это другие авто недостаточно «остры». С картинговым упрямством «Хонда» прописывает повороты, до победного цепляясь за асфальт и при этом не проявляет склонности к кренам.

Но стоит выскочить на шоссе, как ездоков начинают раздражать мелкие подрагивания кузова. Подвеска короткоходна, поэтому, при всей ее жесткости, «Сивик» иногда допускает пробои. Но дорогу все равно держит!

У японской машины есть оправдание: оно… в названии. В переводе с английского civic – городской. Мегаполис предъявит лишь пару придирок. Во-первых, неожиданно велик радиус поворота, хотя руль делает всего два с небольшим оборота от упора до упора. Во-вторых, неважный обзор назад через салонное зеркало. Зато хороши большие наружные зеркала. В остальном – почти идиллия!

Посадка за рулем удобна; руль не только стильный, но и весьма хваткий, напольная педаль газа отзывчива, ры-

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

	PEUGEOT 307	HONDA CIVIC
Общие данные		
Размеры, мм:		
длина/ширина/высота	4212/1746/1510	4248/1765/1460
база	2608	2635
колея спереди/сзади	1505/1510	1504/1510
Объем багажника (VDA), л	340	415
Радиус поворота, м	5,6	5,9
Масса снаряженная/полная, кг	1275/1755	1270/1750
Время разгона 0–100 км/ч, с	8,8	8,9
Максимальная скорость, км/ч	220	205
Топливо/запас топлива, л	АИ-95/60	АИ-95/50
Расход топлива, л/100 км: загород./город./смешан.	6,5/11,8/8,4	5,5/8,4/6,6
Двигатель		
Расположение	спереди поперечно	спереди поперечно
Конфигурация/число клапанов	Р4/16	Р4/16
Рабочий объем, см^3	1997	1799
Степень сжатия	11,1	10,5
Мощность, кВт/л. с.	130/177 при 7000 об/мин	104/140 при 6300 об/мин
Крутящий момент, Н·м	202 при 4750 об/мин	174 при 4300 об/мин
Трансмиссия		
Тип	переднеприводная	переднеприводная
Коробка передач	М5	М6
Передаточные числа I/II/III/IV/V/VI/з.х.	2,92/1,87/1,36/1,05/0,86/–/3,33	3,14/1,87/1,30/1,05/0,85/0,73/3,31
Главная передача	4,29	4,17
Ходовая часть		
Подвеска:		
спереди	типа «Мак-Ферсон»	типа «Мак-Ферсон»
сзади	упругая поперечная балка	упругая поперечная балка
Рулевое управление	реечное с электроусилителем	реечное с электроусилителем
Тормоза:		
передние	дисковые вентилируемые	дисковые вентилируемые
задние	дисковые	дисковые
Размер шин	205/50R17	225/45R17

РЕЗУЛЬТАТЫ ЗАМЕРОВ «ЗА РУЛЕМ»

	PEUGEOT 307	HONDA CIVIC
Весовые и геометрические характеристики		
Снаряженная масса, кг	1353	1287
Нагрузка на ось, кг (%): переднюю/заднюю	835 (61,7)/518(38,3)	796(61,1)/491 (38,9)
Дорожный просвет, мм	135	120
Динамические качества Разгон, максимальная скорость		
до 20 км/ч	1,1с	1,1с
до 40 км/ч	2,6с	2,6с
до 60 км/ч	4,2с	4,7с
до 80 км/ч	6,5с	7,1с
до 100 км/ч	9,0с	10,2с
до 120 км/ч	12,6с	14,7с
до 140 км/ч	16,9с	19,9с
до 160 км/ч	23,5с	28,3с
до 180 км/ч	32,4с	44,2с
до 200 км/ч	50,1с	
max	211,0 км/ч	197,7 км/ч
	Погрешность спидометра 1,1%	Погрешность спидометра 4,6%
Эластичность		
Время разгона, с:		
60–100 км/ч (IV передача)	9,1	10,9
80–120 км/ч (V передача)	12,5	15,0
Выбег, м:		
120–50 км/ч	1470,8	1315,4
50–0 км/ч	716,0	528,3
Торможение со 100 км/ч:		
тормозной путь, м	37,0	37,8
замедление, м/с^2	10,4	10,2

Автомобили предоставлены российским представительством «ХОНДА» и автосалоном «БРЕТАНЬ-АВТО».

ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА АВТОМОБИЛЕЙ

Модель	PEUGEOT 307	HONDA CIVIC
Рабочее место водителя		
Сиденье	9	9
Органы управления	8	8
Обзор	8	8
Салон		
Передняя часть	8	10
Задняя часть	8	9
Багажник	8	9
Ходовые качества		
Динамика	8	8
Тормоза	8	8
Поведение на дороге	8	9
Комфорт		
Шум	8	8
Плавность хода	8	8
Климат	9	8
Приспособленность к России		
Геометрическая проходимость	8	7
Сервис	8	8
Эксплуатация	8	7
Общая оценка	**8,1**	**8,3**

Баллы проставляются коллегиально, группой экспертов ЗР. Оценка не является абсолютной, она показывает место машины в данном тесте с конкретными соперниками. Максимальная оценка – 10 баллов (идеал). 8 баллов – норма для этого класса машин.



Михаил Гзовский: «Победа «Хонды» достигнута даже без учета эффектных внешних данных. Но есть опасение, что в условиях русской зимы «Сивик» окажется не таким практичным, как «Пежо».

чаг 6-ступенчатой коробки передач под рукой, а механизм переключения отменно четкий. Отдельного слова заслуживает панель приборов – двухъярусная, она вызывающе экстравагантна… что не мешает привыкнуть к ней в считанные секунды.

Я сказал «почти идиллия». Почему? Дело в моторе. Нет, он великолепно отрабатывает свои 140 л.с., охотно раскручиваясь до 6300 об/мин, и отличается неплохой тяговитостью. В разгоне до сотни «Хонда» проиграла 1,2 с – немного, учитывая меньшую на 37 л.с. мощность. Но для столь броского автомобиля со столь четкой управляемостью мотора чуть-чуть не хватает! Впрочем, этот недостаток скоро исправят. На подходе настоящий эликсир молодости – 200-сильный «Сивик Тайп R». Берегитесь, лентяи! □

ПОПАСТЬ В ХОРОШИЕ РУКИ

Антон Чуйкин. Фото: Александр Кульнев

SKODA OCTAVIA

Второе поколение дебютировало в 2004 году. Кузова – хэтчбек, универсал. По платформе «Октавия» приходится родственницей «Фольксвагену-Гольф» и «Ауди-А3».

- **Двигатели:** бензиновые 1,4–2,0 л (75–150 л.с.), дизели 1,9 и 2,0 л (105 и 140 л.с.).
- **Коробки передач:** 5- и 6-ступенчатые механические, 6-ступенчатый «автомат» и автоматизированная 6-ступенчатая коробка DSG. Привод – передний или полный (для универсала).
- **Комплектации:** Classic, Ambiente, Elegance.
- **Цена:** $19 889–33 739.
- **Тестовый автомобиль:** 1,6 л, 115 л.с., механическая 5-ступенчатая коробка передач, комплектация «Амбиент», опции, $25 500.

Что делает эта «Шкода» посреди просторного луга? Зачем было фотографировать дорожный автомобиль в траве по пояс? А это не просто луг! Через год с небольшим именно здесь, неподалеку от Калуги, между Грабцево, Ольговкой и Кукареками, должны встать свеженькие корпуса российского предприятия концерна «Фольксваген». А пока мы взяли на недельку новую чешскую «Шкоду-Октавия», чтобы вплотную познакомиться с машиной, которая через год получит российскую прописку.

В НАРОДНЫЙ ГАРАЖ

Некоторое время назад в беседе с немецким коллегой я упомянул новую «Октавию» как машину, незаслуженно обойденную вниманием. Ну, в самом деле, на многих одноклассников выстраиваются многомесячные очереди, счет продаж идет на десятки тысяч, а здесь – 1600 машин в



Маршрут: Москва – Дмитров (автополигон) – Москва – Калуга – Москва; поездки по столичным улицам.
Итого: 944 км.
Средний расход бензина АИ-95 – 8,8 л/100 км.

2005-м… «Октавия»? – переспросил меня собеседник. – Очень хороший автомобиль и выгодное предложение на рынке!» Все правильно, для какого-нибудь среднестатистического бюргера «Шкода-Октавия» – тот же «Гольф», заметно больший размером и ничуть не хуже; или недорогой чешский «Пассат». Россияне примерно так же воспринимают… «Нексию» – доступную иномарку из соседней страны. А что касается «Октавии» – памятуя о «шкодах» конца XX века, считают новые машины чересчур дорогими.

Друзья мои, забудьте прошлый век! «Шкоде», считаю, повезло, когда на нее обратил свой взгляд могущественный немецкий концерн. Фирма попала в хорошие руки: нынешние автомобили, сохранив самобытность, приобрели лучшие качества «фольксвагенов», на платформе которых построены. При таком раскладе они уже не чересчур дорогие, а скорее недешевые.

СВОИМИ РУКАМИ

Машина, которую мы взяли на тест, стоит примерно как пятый «Гольф» в аналогичной комплектации. Она показалась мне заметно просторней, но впечатление обманчиво: салоны совпадают один в один, можете проверить по предыдущему номеру ЗР, где мы измеряли «Фольксваген». Гигантские диапазоны регулировок устроят водителя любого телосложения; разве что малорослым и коротконогим «хоббитам» подушка покажется длинноватой.

Начиная с понедельника, я использовал каждый повод, чтобы куда-нибудь съездить за рулем «Октавии». Побывал на полигоне, где машину померили на динамометрической дороге. Добирался на работу и обратно. Посетил пару магазинов. Сгонял в «Крокус Экспо». И все искал в ней какую-нибудь особинку… увы! К четвергу в блокноте появилась запись: не слишком вкусный автомобиль. Чуть коротковатые низшие передачи обеспечивают неплохой и очень ровный разгон, а описывать-то всегда хочется мощный подхват! 115-сильный мотор 1,6 л с непосредственным впрыском топлива его лишен. Правда, может похвастаться экономичностью – три часа в проб-



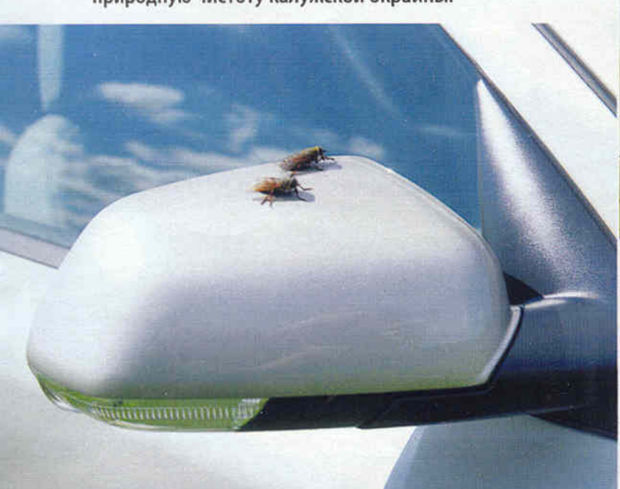
Мы на «проходной»: пока на территорию будущего завода спускается единственная грунтовка, вполне приемлемая для «Октавии» с дорожным просветом 160 мм под стальной защитой силового агрегата.





В небедном контрастном салоне вы найдете немало фамильных черточек «Фольксвагена» – и «музыка», и функции переключателей, и, главное, добротность всех элементов интерьера.

Эти «насекомухи» в экологически грязных местах не летают. Не зря они приземлились на «Шкоду» – надо полагать, современное производство не нарушит природную чистоту калужской окраины.





Очень просторное заднее сиденье подпортил высокий тоннель пола – очевидно, дань унификации с полноприводными «октавиями».

Покатый проем задней двери может помешать при посадке, особенно если пассажир заметно выше среднего роста.



Между мелко оцифрованными тахометром и спидометром – окошечко борткомпьютера. В нем посередине – средний расход «девяносто пятого» в субботней Москве или на свободном (в том числе от скоростных ограничений) шоссе.



ках принесли расход 11,4 л/100 км, который свободные дороги следующего дня помогли свести к суммарным 8,8 л/100 км. Этот результат не поколебали ни замеры на полигоне, ни путешествие в соседнюю область.

Порадовал багажник – вот уж где «Октавия» кладет братца «Гольфа» на обе лопатки! Перегрузил в него полную, с верхом, здоровенную продуктовую тележку – потом еле достал укатившиеся в свободный (!) угол 1,5-литровые бутылки. А под полом, кстати, нашлось место для полноценной запаски – на радость практичному владельцу.

Не слишком интересный автомобиль. Без искры. А когда остался последний день, я вдруг понял, что расставаться не хочется. У меня в руках побывал автомобиль-хорошист… а к хорошему, пусть и не яркому, быстро привыкаешь. Впрочем, у нас с «Октавией» впереди еще целая пят-

Программа «Шкода-Ассистанс» предполагает помощь на дороге и эвакуацию в ближайший фирменный техцентр. Сегодня это бесплатное приложение к любой новой «Шкоде».

Полезный объем багажника, измеренный стандартными 4- и 8-литровыми кубиками, – 484 л. Это очень немало. Удобству погрузки способствует огромная пятая дверь; она же напоминает, что «Октавия» – чистой воды хэтчбек.

Штатный бензин, говорит инструкция, – АИ-98. Заливать его в бак «Шкоды» у меня не поднялась рука, так и проездил всю неделю на 95-м. Благо замена допустима «ценой небольшого уменьшения мощности…»



ница и трасса М3, ведущая к будущему заводу.

НЕ ИСПОРТИМ!

Нарушать скоростной режим на 1,6-литровой «Октавии» – одно удовольствие. Ровно-ровно, без особых усилий она минует разрешительные отметки… стоп! Сбросим скорость до предписанной, благо Киевское шоссе весьма быстрое. Но прямое, а так хочется лишний раз повернуть налившуюся реактивной силой тугую баранку! Автомобиль точно следует рулю – ох, чувствуется здесь эталонный «Гольф»! Подвески плотные, энергоемкие и, разумеется, жестковатые.

Возможно, приподнятая для адаптации к России машина ведет себя хуже оригинала – но это, по-моему, вполне разумная плата за... За то, что вот сейчас я собираюсь съехать по заросшей

SKODA OCTAVIA 1,6 FSI – ЧЕШСКИЙ «ФОЛЬКСВАГЕН», НЕМЕЦКАЯ «ШКОДА»… СУТЬ НЕ МЕНЯЕТСЯ – ОЧЕНЬ ДОБРОТНЫЙ АВТОМОБИЛЬ, НЕПЛОХО ПРИСПОСОБЛЕННЫЙ К РОССИЙСКИМ УСЛОВИЯМ.

+ Высокое качество изготовления, просторный салон, большой багажник, достойное поведение на плохих дорогах, большой клиренс.

– Невыразительная динамика, предписан высокооктановый бензин.

РАЗМЕРЫ АВТОМОБИЛЯ, мм

✕ – поперечный размер

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

SKODA OCTAVIA 1,6 FSI

Общие данные

Размеры, мм:	
длина	4572
ширина	1769
высота	1485
база	2578
колея спереди	1539
сзади	1528
Объем багажника (VDA), л	560/1335
Радиус поворота, м	5,1
Снаряженная масса, кг	1265–1455
Полная масса, кг	1925
Время разгона 0-100 км/ч, с	11,2
Максимальная скорость, км/ч	198
Топливо	АИ-95–98
запас топлива, л	62
Расход топлива, л/100 км:	
загородный цикл	5,4
городской цикл	8,7
смешанный цикл	6,6

Двигатель: бензиновый, Р4, 16 клапанов, 1598 см³, 85 кВт/ 115 л.с. при 6000 об/мин, 155 Н·м при 4000 об/мин

Трансмиссия: переднеприводная, М5

Ходовая часть: подвеска спереди – типа «Мак-Ферсон», сзади – многорычажная; рулевое управление – реечное с электроусилителем; тормоза – дисковые вентилируемые/дисковые; шины 195/65R15

РЕЗУЛЬТАТЫ ЗАМЕРОВ «ЗА РУЛЕМ»

SKODA OCTAVIA 1,6 FSI

Весовые и геометрические характеристики

Снаряженная масса, кг	1322
Нагрузка на ось, кг (%):	
переднюю	753 (57%) [?]
заднюю	569 (43%) [?]
Дорожный просвет, мм	160

Динамические качества

Разгон, максимальная скорость



Погрешность спидометра 5,7%

Эластичность

Время разгона, с:

60–100 км/ч (IV передача)	12,2 [?]
80–120 км/ч (V передача)	19,4 [?]

Выбег, м:

120–50 км/ч	1408
50–0 км/ч	624

Торможение со 100 км/ч:

тормозной путь, м	40,5 [?]
замедление, м/с²	9,5 [?]



КАЛУГА – КОЛЫБЕЛЬ «ОКТАВИЙ»

Следующий шаг после подписания соглашения о строительстве завода «Фольксваген» в России – создать структуру, которой предстоит реализовать проект. Ею стала организованная в конце июня фирма «ООО Фольксваген Рус» с офисом в Калуге.

В рамках нового производства будет создано до 3500 рабочих мест: 3000 человек предполагается привлечь в Калуге и прилегающих регионах, 500 вакансий заполнить с помощью всероссийского конкурса.

Кадровый вопрос, пожалуй, самый острый в новом российском автопроме – достаточно вспомнить забастовки во Всеволожске, дефицит рабочих рук в Москве. В общем, размещение завода не в столице, а соседнем областном центре, городе с развитой промышленностью, к тому же крупном транспортном узле на дороге в Центральную Европу (а не только на Украину) – шаг взвешенный и правильный. Впрочем, окончательную оценку даст ближайшее будущее. В первом полугодии 2009 года под Калугой должно заработать полноценное производство с цехами сварки, окраски и сборки; а до этого, во второй половине 2007-го, будет организована крупноузловая сборка «фольксвагенов» (модель выбирается) и «Шкоды-Октавия».

грунтовке на территорию будущего завода – и делаю это смело, под шорох травы из-под днища. Ой, срезал защитой верхушку спрятавшейся кочки… Еще за то, что, путешествуя по калужским улицам, не пасовал перед страшноватыми выбоинами. За то, что, «зевнув» знак «Ремонт дороги» на 80 км/ч, скакнул на случайном трамплинчике. За то, что на российских дорожках чувствовал себя не менее уверенно, чем за рулем исконно российской марки.

Впрочем, «Шкоде» недолго быть иномаркой. Во второй половине следующего года из ворот калужского завода выкатится первая собранная здесь «Октавия». Точно такая же, как сейчас приминала высокую траву на территории будущего предприятия.

И я надеюсь, тогда можно будет резюмировать – «Шкода» сохранила все свои достоинства, но стала еще и более доступной. Попала в хорошие руки… □



ПЕРСИДСКИЙ КОНЬ

Андрей Кочетов. Фото автора

«САМАНД» – НОВАЯ МАРКА НА РОССИЙСКОМ РЫНКЕ. ПОЗНАКОМИМСЯ С ЭТИМ СКАКУНОМ (ПЕРЕВОД С ФАРСИ) ПОБЛИЖЕ.

Выбор автомобиля – дело нынче сложное: вариантов вроде бы много, но цены часто кусаются. А ведь так хочется заполучить большую, солидную иномарку по цене малолитражки. Есть такая! Пусть не самая солидная и не из той страны, о которой вам мечталось, но зато новая и с хорошей родословной: седан с двигателем 1,8 л за $10 950–12 950. Хотя «Саманд» делают в Иране, в его шкуре прячется известный «Пежо-405». Эмиграция продлила жизнь добротному автомобилю.

Незатейливый кузов окрашен очень неплохо, зазоры между деталями ровные. Сразу бросается в глаза немалый – 180 мм – дорожный просвет и мощная заводская защита картера.

Несколько устаревший дизайн интерьера компенсируют опять-таки весьма приличное качество сборки и добротные, хоть и недорогие материалы. Когда садишься за руль и подгоняешь сиденье, невольно ловишь себя на мысли, что встречаешься со старым знакомым. Органы управления расположены на «правильных» местах, их назначение более чем понятно. Разве что бортовой компьютер потребует некоторого изучения. Зато, освоив с помощью русскоязычной инструкции «магический» ящик, владелец сможет не только читать подслеповатый дисплей, но и слышать голос своего автомобиля. Сидеть за рулем «Саманда» удобно: ход салазок по-европейски большой, правда, хотелось бы набивку пожестче для хорошего по форме сиденья. На заднем диване места достаточно для троих.

Багажник сначала порадует большим объемом, но тут же разочарует: спинка заднего сиденья не складывается. Слегка подсластит пилюлю лючок для перевозки длинномеров.

На ваш выбор предлагают четыре комплектации. Даже в самой простой (Basic) за $10 950 – гидроусилитель, регулировка наклона рулевой колонки, магнитола, центральный замок, электрические стеклоподъемники передних дверей. Следующая, EL дороже на $700 – столько просят за кондиционер. Стоящая на ступеньку выше Norma ($12 300) добавит к списку оборудования сигнализацию, подогреваемые электрозеркала, электростеклоподъемники сзади и 15-дюймовые колеса. Наконец, расщедрившись еще на $650, вы станете обладателем машины в максимальной комплектации LX с ABS, парктроником и передними сиденьями с электрическими регулировками. Да, еще легкосплавные диски в виде бонуса.

И все же обольщаться не стоит. Таких ставших привычными устройств, как подушки безопасности или автоматическая коробка передач, покупателям, увы, не предлагают в принципе.

На ходу «иранец» – очень понятный автомобиль. Удобный педальный узел, оптимальная по размеру и толщине баранка, короткие и

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ
SAMAND (IRAN KHODRO)

■ Общие данные

Размеры, мм:	
длина	4410
ширина	1720
высота	1460
Радиус поворота, м	5,5
Объем багажника (VDA), л	500
Снаряженная масса, кг	1200
Полная масса, кг	1610
Время разгона 0-100 км/ч, с	11,9
Макс. скорость, км/ч	185
Топливо	АИ-95
запас топлива, л	70
Расход топлива, л/100 км:	
загородный цикл	9,2
городской цикл	6,8
смешанный цикл	8,5

■ Двигатель: бензиновый, Р4, 8 клапанов, 1,8 л, 73,5 кВт/100 л. с. при 6000 об/мин, 153 Н·м при 3000 об/мин

■ Трансмиссия: переднеприводная, М5



Передняя часть салона навевает воспоминания о 90-х.



Багажник весьма широк благодаря компактной подвеске и небольшим колесным аркам.



Восьмиклапанный мотор хоть и не очень современен, но тяговит, довольно экономичен и выполняет Евро II.

четкие ходы расположенного под рукой рычага коробки. Понравился и акустический комфорт. На рабочих оборотах (до 3500) шум двигателя тише ожидаемого, и только после 4000 об/мин можно отчетливо разобрать его голос.

На мелких неровностях подвеска успешно сглаживает недостатки дорожного покрытия. Разгонная динамика льстит владельцу ощутимым ускорением на старте, но беспристрастные цифры говорят – ощущение обманчиво…

Суперкаров за такую цену не бывает, поэтому требовать управляемости спорткупе или комфорта дорогого лимузина от «иранца» не приходится. Зато – солидный размер, большой дорожный просвет, неплохое качество сборки при умеренной цене.

«Саманд», конечно, не царь зверей и не арабский скакун, скорее обычная рабочая лошадка, но с хорошими генами и вполне покладистая.. □



Сзади «Саманд» настоящий «гражданин мира» – не хуже многих собратьев.

ЭХ, ДОКАЧУСЬ!

Юрий Нечетов, Сергей Воскресенский. Фото: Константин Якубов



«Докатка» 125/85R16 намного у́же и чуть меньше по диаметру, чем штатное колесо 195/65R15.



Сосед купил «Фокус»-хэтчбек. Не автомобиль – мечта! Мотор два литра, комплектация богатая, катайся и радуйся. Одна проблема – багажник совсем крохотный. Оказывается, это беда поправимая. Какой ценой? Разберемся на автополигоне!

ВЫИГРЫШ В САНТИМЕТРАХ И ЛИТРАХ

Современные бескамерные колеса весьма живучи и медленно теряют давление при проколе, да и дороги становятся лучше, а сервис развивается. Поэтому все больше легковых автомобилей снабжены компактной «докаткой» вместо полноразмерного запасного колеса – это позволяет увеличить объем багажника и выиграть несколько килограммов. В последнее время и вовсе стали оставлять лишь ремкомплект или использовать покрышки, позволяющие ехать при полной потере давления.

Но то общемировые тенденции, а в России предпочтения иные. Следуя им, автомобили с мелкой нишей под «докатку» нередко комплектуют полноценным запасным колесом, выравнивая пол багажника пенопластовыми вкладышами. Таковы, в частности, «фокусы», у которых толщина вкладышей рассчитана на запасное колесо 205/55R16 – в седане 60 мм, а в хэтчбеке и вовсе 130 мм (у универсала ниша глубокая). В итоге объем сокращенных отсеков составляет 404 л у седана и 260 л у хэтчбека. Маловато?

Цена вопроса – 4600 руб., во столько обойдется «докатка» размерности 125/85R16, подобная той, которой комплектуют «Форд-Фокус C-max». Она позволит убрать вкладыши и увеличить объем до 464 и 340 л, соответственно.

Впрочем, для хэтчбека возможен и промежуточный вариант, при котором объем составит около 300 л. Дело в том, что ниша здесь по диаметру чуть меньше – большое колесо, упираясь в ее конические стенки, не достает до дна каких-то 10–15 мм. Конструкторский просчет исправили с запасом и уложили в нишу пенопластовое кольцо толщиной 60 мм, доведя выступание колеса над уровнем пола уже до 130 мм. Решение напрашивается само собой – срезать с вкладышей и кольца лишние 45–50 мм. А если положить в запас не надутое или чуть ношенное колесо, стертое на паротройку миллиметров, кольцо можно вынуть совсем. Кстати, чтобы колесо не подклинивало в тесной нише, уложите вокруг него полиэтилен в два слоя. С более узким колесом 195/65R15 можно выиграть еще десяток миллиметров, а с


В седане «докатка» ложится вровень с полом и позволяет избавиться от вкладышей толщиной 60 мм.


В нишу хэтчбека уложено кольцо толщиной 60 мм, а пол поднят вкладышами на целых 130 мм. Достоинство одно – образовалось множество боксов для мелочи.

нештатным «185-м» и того больше. Недостаток у глубокого багажника один – и в седане, и в хэтчбеке сложенная спинка заднего сиденья образует небольшую ступеньку, что неудобно при перевозке крупногабаритного груза.

ПРОИГРЫШ В МЕТРАХ И КИЛОМЕТРАХ

Глубина протектора «докатки» всего 4 мм, и еще вдвое меньше до метки предельного износа. С учетом давления 4,2 атм, а значит, и более высоких, чем у обычного колеса, нагрузок в пятне контакта ее ресурс не превышает 4–5 тыс. км. Но это не значит, что на «докатке» можно съездить в отпуск – инструкция рекомендует ограничиться поездкой на минимально возможное расстояние со скоростью не выше 80 км/ч. И на то есть причины.

Живучесть узенького колеса на наших колдобинах намного меньше – это понятно без доказательств. Неожиданным может оказаться поведение автомобиля. С разными шинами на ведущей оси при интенсивном разгоне машину уводит от «докатки», а при торможении – тянет в ее сторону. Усилия на руле сравнительно невелики, всего два-три килограмма, но если водитель к коррекции не готов, автомобиль успевает сместиться на 2–3 м, а руль – повернуться на четверть и даже половину оборота (меньшие отклонения получены со «195-ми» колесами, большие – с «205-ми»).

Узкое запасное колесо и блокируется заметно раньше, вынуждая снижать усилие на педали тормоза. Из-за этого у редакционного «Фокуса» при торможении с 80 км/ч результат ухудшился на 1,6 м при установке «докатки» вперед и всего на 0,1 м с запасным колесом сзади

НАШИ РЕКОМЕНДАЦИИ

Победителя в споре между литрами и километрами каждый определяет самостоятельно, исходя из собственных приоритетов. Однако, если придется ехать на «докатке»:

– ставьте колесо назад;

– соблюдайте ограничение 80 км/ч;

– будьте осторожны при резких маневрах и помните о возросшей склонности автомобиля к заносу;

– если система стабилизации не бунтует – лучше ее не отключать;

– при первой возможности поставьте полноразмерное колесо.



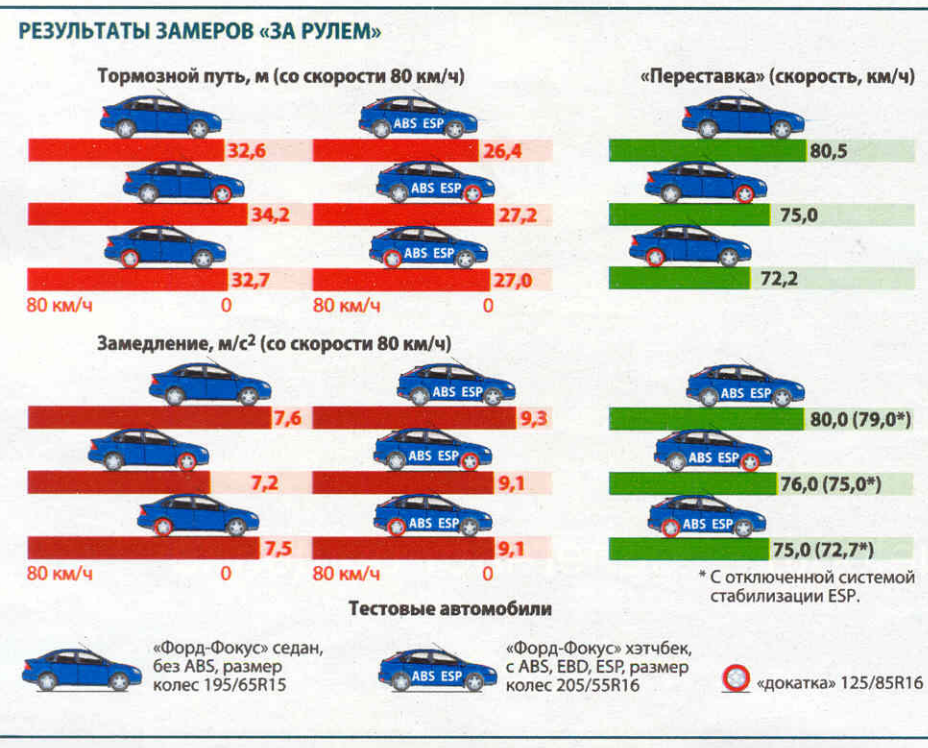
С «докаткой» на передней оси автомобиль склонен к сносу и вываливается наружу поворота.



«Докатка» на задней оси увеличивает склонность к заносу. Хорошо виден подлом узкого колеса.



Высота багажника у «русифицированного» хэтчбека всего 390 мм.





Переход на «докатку» и устранение вкладышей позволит загрузить в седан и эту стопку, добавив к исходным 404 л еще 60 л или 15%.



«Докатка» в хэтчбеке дает выигрыш в 80 л или почти на треть – со скромных 260 л до вполне достойных 340 л.

– машина без ABS тормозит практически только передними колесами (ЗР, 2005, № 12), оттого замена одного из них наиболее заметна. А вот автомобиль с электронными системами безопасности заметно стабильнее, ведь эффективно тормозят все четыре колеса – ухудшение, соответственно, на 0,8 и 0,6 м. В случае, если запасное колесо заметно отличается от основных по диаметру, разница в тормозном пути будет еще более заметна.

Худшие сцепные возможности и иные уводные характеристики изменили и управляемость автомобиля. На специальном маневре «переставка» («докатка» справа) скорость упала на 3–6 км/ч, что весьма существенно. При этом, если запасное колесо установлено спереди, машина склонна к сильному сносу передней оси, в нашем случае при повороте руля влево. С колесами 205/55R16 проявился еще один неприятный эффект – «прикусывание» усилителя руля. Несмотря на скромные формы запаски, ее установка спереди вызывает резкий скачок усилия при быстром вращении баранки. А вот с «докаткой» сзади машина, наоборот, проваливается в глубокий занос, грозящий перейти во вращение, и лишь серьезная упреждающая коррекция рулем или система ESP способны выправить положение. Впрочем, проходить виражи с визгом шин приходится куда реже, чем разгоняться и тормозить, поэтому лучше все же поставить «докатку» назад.

Хотя инструкция и рекомендует отключать систему стабилизации, она заметно исправляет ситуацию, парируя склонность автомобиля к сносу или заносу, заметно помогая на «переставке». Скорее всего, рекомендации относятся к тому случаю, когда диаметры основных и запасного колеса отличаются достаточно сильно: система ESP может воспринять это как пробуксовку или движение по окружности. В нашем тесте этого не произошло, помощница работала исправно.

Еще один пункт сомнений – возможный перегрев и повышенный износ дифференциала при установке колеса меньшего диаметра на ведущей оси. На самом деле, не так страшен черт, как его рисуют – в нашем случае разница диаметров составила около 20 мм, из-за чего на предельно допустимых 80 км/ч дифференциал совершает один оборот в три секунды – неприятностей можно не опасаться. □

РУЧКА ДРУЖБЫ

Максим Сачков.
Фото: Александр Кульнев

«АВТОМАТ» ДЕЛАЕТ «КАЛИНУ» ДОБРЕЕ.

Пока точно неизвестно, когда с конвейера ВАЗа сойдут первые «калины» с автоматическими коробками. Пустующую нишу заполняют дилеры, которые на свой страх и риск адаптируют и устанавливают «автоматы». Пример такой работы – «Калина» с шильдиком avtomatic – перед нами.

Вместо штатной «пятиступки» подобрали японский агрегат «Айсин» (Aisin), работающий с мотором близкого объема на модели «Тойота-Королла». Классический «автомат» с гидротрансформатором без сложного электронного управления подружили с двигателем при помощи оригинальных переходных шайб – их подбирали так, чтобы не менять точки крепления штатных опор силового агрегата. Приводы колес немного доработали – на внутренних «гранатах» нарезали новые шлицы под валы японской коробки.



Если приглядеться, увидите отличия «автомата» от «механики». Например, переехавший со штатного места стартер вытеснил наверх модуль зажигания. За воздушным фильтром притаился масляный щуп коробки.

Таким образом, обошлись малыми переделками, не требующими солидных затрат и множества оригинальных запчастей. Кстати, на момент подготовки материала автоматизированная «Калина» стоила на 1700 долларов дороже серийной родственницы. Столько же возьмут за переделку с хозяина неновой «Лады». На коробку дилер дает дополнительную гарантию – 2 года или 50 тыс. км в зависимости от того, что наступит раньше. Владелец должен при-



ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ
ВАЗ-11183

Общие данные

Размеры, мм:

длина	404
ширина	167
высота	150
Объем багажника (VDA), л	40
Снаряженная масса, кг	10
Полная масса, кг	154
Топливо	АИ-
запас топлива, л	[illegible]

Двигатель: бензиновый, Р4, 8 клапа нов, 1,6 л, 59 кВт/81 л.с. при 5200 об/м 120 Н·м при 2800 об/мин

Трансмиссия: переднеприводная



Селектор «автомата» такой же невнятный, как и рычаг обычной коробки. Хорошо, что браться за него приходится куда реже.



По желанию клиента педаль тормоза могут снабдить широкой накладкой или оставят прежней. Соседа-сцепление не удаляют, а заправляют под ковролин, если вдруг клиент решится на обратную переделку.

быть на техобслуживание через 2 тыс. км после установки, а потом каждые 40 тыс. км.

Непривычно заводить «Калину», не выжимая сцепления. Кстати, тут есть традиционная защита – стартер не будет вращать маховик, если селектор «автомата» находится в положении «драйв» или «реверс».

Пока не приноровился, трудно попадать рычагом в нужное положение. Расстояние между ними небольшое, включения нечеткие, да и обозначения плохо читаются. То и дело перепроверяешь – угодил в N или D. Тут помог бы дополнительный индикатор режимов, а заодно не помешала сигнальная лампочка «овердрайва».

По ощущениям, разгонная динамика не пострадала, а вот неприятных вибраций и шумов у «Лады» с гидромеханической коробкой меньше. Чуда, конечно, не произошло, но пересаженный орган избавил от многоголосых трансмиссионных трелей, которые часто слышишь даже от новых «калин».

Придраться к работе японского «автомата» по большому счету трудно – несмотря на модельный возраст, передачи он переключает мягко и своевременно. Если никуда не торопишься, перешагивает на следующую ступеньку в диапазоне 2000–3000 об/мин. А если резко вдавить газ в пол, то не успеешь сказать «раз», как подоткнет пониженную. Правда, в максимальной скорости «автоматы» уступают «механике» 10–15 км/ч, если верить спидометру. Расход топлива на трассе сравним с обычными «калинами», а в городе должен быть выше примерно на 10%.

Дешевых «автоматов» на нашем рынке немного, а небогатых покупателей, не желающих напрягать попусту правую руку и левую ногу, становится все больше. «Калине» можно брать «автомат» на вооружение. □

Автомобиль предоставлен компанией «АВТОГРАД НА «ВАРШАВКЕ».



РОДОСЛОВНАЯ ОТ АДАМА

Максим Сачков. Фото: «За рулем»

Лет десять назад «Нексия» (в позапрошлой жизни – детище фирмы «Адам Опель» по имени «Кадет») слыла вполне престижной иномаркой. Ныне ее числят утилитарной и недорогой. Но несмотря на скромную внешность и солидный модельный возраст, узбекскую машину охотно покупают. Ведь у нее довольно сильные козыри: невысокая цена, недорогое обслуживание и неплохая надежность.

КТО НА СТАРЕНЬКУЮ?

«Нексия» сегодня – самая дешевая иномарка в своем классе, продающаяся в России. Начальная цена версии с 1,5-литровым 8-клапанным двигателем в комплектации GL – 8800 долларов. Набор удобств, правда, невелик: кассетная магнитола, четыре колонки, из салона открываются багажник и бензобак. Добавите 500 долларов – появится гидроусилитель, еще 700 – кондиционер.

Машины в более дорогой комплектации GLE можно отличить по окрашенным в цвет кузова бамперам, тонированным стеклам, противотуманным фарам. В базе: центральный замок и электростеклоподъемники, гидроусилитель руля. Из дополнительных опций, предлагаемых заводом, – только кондиционер за 700 долларов.

На «Нексии» устанавливают и 16-клапанные двигатели такого же (1,5 л) объема. Машины с этими моторами, независимо от комплектации, приходят к дилерам с цветными бамперами и на 14-дюймовых дисках. Самая дешевая версия GL на 500 долларов дороже «восьмиклапанника», добавки за кондиционер и гидроусилитель – те же. А в версии GLE можно, помимо кондиционера, дополнительно заказать литые диски ($300).

Скромный заводской набор опций с успехом дополняют дилеры. Более того, «голую» машину найти порой непросто. Как минимум, на нее успеют поставить сигнализацию (от $300) или сделать антикор с подкрылками ($200–400). Вполне вероятно, положат резиновые или ворсовые коврики ($30–40), а мотор

КОМПЛЕКТАЦИИ И ЦЕНЫ «ДЭУ-НЕКСИЯ»

GL	GLS
1,5 л SOHC	
$8800	$9800
1,5 л DOHC	
$9300	$10 300



снизу закроют защитой ($50–70). Если это покажется недостаточным, выпишите зеркала с обогревом и электроприводом ($150–200), парктроник (примерно за ту же цену), дефлекторы на двери ($30–40), спойлер ($200–450) и прочие «навороты».

НА МЕСТЕ СТОЙ!

Снаружи «Нексия» выглядит симпатичной, но дешевой. Зазоры между кузовными деталями не такие маленькие, как у престижных и дорогих моделей, однако равномерные. Панели не перекошены и не выпирают, чем до сих пор грешат многие отечественные модели. На лакокрасочном покрытии видна легкая шагрень, но опыт эксплуатации нескольких редакционных «нексий» подтверждает – эмаль выдержит не одну русскую зиму, даже в суровых условиях мегаполисов, где улицы обильно поливают реагентами. Шины с довольно высоким по сегодняшним меркам профилем достойно справляются с сюрпризами наших дорог. Совсем хорошо, когда на машине некрашеные бамперы – не очень эстетично, зато весьма практично. Легким утешением для владельцев «нексий» с красивыми отбойниками по-

С «НЕКСИЕЙ» ПО ЖИЗНИ

Заводская гарантия – 1 год или 20 тыс. км, в зависимости от того, что наступит раньше. Большинство дилеров дают собственную, более продолжительную гарантию. Наиболее заманчивые условия – 5 лет или 100 тыс. км. ТО-1 (2 тыс. км) с расходными материалами и оригинальными запчастями в столице стоит 3500 рублей; ТО-2 (10 тыс. км) – 4200, ТО-3 (20 тыс. км) – 6000, ТО-4 (30 тыс. км) – 4500.



Интерьер безнадежно устарел, зато собран пристойно: ни перекошенных деталей, ни выпадающих саморезов, ни скрипящего и громыхающего пластика.

Все «нексии» комплектуют штатной магнитолой и четырьмя динамиками. Телескопическую антенну на дешевых машинах вытягивают вручную, на дорогих ее взводит электромотор.





В «Нексии» нет подушки безопасности, как и задних подголовников. Их имитация вряд ли спасет шеи пассажиров при ударе сзади.



Приборный щиток с тахометром – признак дорогой комплектации GLE.



Даже в дешевых комплектациях багажник и лючок бензобака можно открыть из салона.



служат молдинги. Они хоть немного защитят деталь при неудачной парковке или контакте с жестким сугробом, заградительным столбиком.

Придирок к интерьеру намного больше. Детали подогнаны добротно, можно даже закрыть глаза на дешевый пластик (чай, не «Мерседес» покупаем), но модельный возраст берет свое. Даже не очень крупные люди то и дело толкаются локтями, а сверху на них давит низкий потолок.

У водительского сиденья диапазон продольной регулировки невелик, спинка подстраивается только ступенчато – найти удобное положение сложно. К тому же вверх-вниз кресло не ездит, рулевая колонка неподвижна, да и наклонена так, что руль у рослых и тучных водителей норовит протереть брюки.

Нечем особо порадовать и задних пассажиров «Нексии». Пролезать в узкий дверной проем неудобно, сидеть на диване тесно – головой подпираешь потолок, а коленями переднее сиденье. Детишки здесь устроятся уютно, а трое взрослых будут кряхтеть и ворчать.

Зато багажник большой, даже по современным меркам. Но и тут архаичная конструкция дает о себе знать. Во-первых, почти 100 л полезного объема беспощадно съедают неидеальная форма грузового отсека, колесные ниши и петли крышки. Во-вторых, спинка заднего сиденья не складывается – ни целиком, ни по частям. Желаете возить длинномеры – заказывайте багажник на крышу, благо и дилеры, и продавцы в магазинах держат для «Нексии» приличный ассортимент.

НО, СТАРУШКА ДРЕВНЯЯ!

Выдающимися ездовые качества «узбечки» не назовешь, хотя для дешевого автомобиля они вполне сносные. Благодаря тому, что 75 сил 8-клапанного мотора толково «разложены» по пяти передачам, автомобиль неплохо стартует со светофора, да и на трассе не заставляет хозяина загодя просчитывать каждый шаг. Агрегат уверенно тянет с низких оборотов, не требуя дополнительной подмоги газом и сцеплением.

Шестнадцатиклапанный двигатель помощнее, но характер у него менее покладистый. На низких оборотах тянет вяло, лишь после 3000 бросается в бой – но запал быстро иссякает. Дабы не растерять прыть, водителю приходится опускаться на передачу ниже, удерживая мотор в эффективном рабочем диапазоне. Кроме того, и по ушам 85-силь-



Реальный объем багажника по измерениям ЗР – 428 л вместо заявленных 530.

Восьми- и шестнадцатиклапанные двигатели «Нексии» неприхотливы и хорошо изучены ремонтниками, да и расходные материалы и запчасти встретишь на каждом углу.



ный агрегат «ездит» громче. Случись мне покупать «Нексию», отдал бы предпочтение слабому двигателю. Не стоят эти десять «лошадок» полтысячи долларов. Хорошо, что оба агрегата неприхотливы – потребляют российский 92-й и не жалуются.

Подвески «Нексии» довольно мягкие, но наши дороги требуют большей энергоемкости. На волнах машину раскачивает, многие ямки и кочки отзываются пробоями. Спортивной остроты у руля нет, а на быстрые повороты автомобиль отвечает чувствительными кренами. Но при спокойной неагрессивной езде «узбечка» комфортна и для водителя, и для пассажиров.

С асфальта на «Нексии» съезжайте аккуратно: дорожный просвет невелик – под защитой двигателя всего 125 мм на 14-дюймовых колесах по данным наших замеров (ЗР, 2006, № 5) . У машин, обутых в шины 175/70R13, клиренс и того меньше.

Большинство недугов «Нексии» вытекают из морально устаревшей конструкции, и вылечить их сможет только новая модель или модернизация, которую обещают уже не первый год. Старушке же продлевает жизнь привлекательная цена в сочетании с добротностью сборки и комплектующих. Именно этого не хватает российским автомобилям. □

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	DAEWOO NEXIA 1,5 SOHC	DAEWOO NEXIA 1,5 DOHC
Общие данные		
Размеры, мм:		
длина	4482	
ширина	1662	
высота	1393	
база	2520	
колея спереди/сзади	1400/1405	
Радиус поворота, м	5,3	
Снаряженная масса, кг	970	1085
Полная масса , кг	1400	1550
Время разгона 0-100 км/ч, с	12,5	12,2
Макс. скорость, км/ч	163	170
Топливо	АИ-92	
запас топлива, л	50	
Расход топлива, л/100 км:		
загородный цикл	5,1	5,2
городской цикл	9,3	9,7
смешанный цикл	6,3	6,5
Кузов		
Кол-во дверей/мест	4/5	
Объем багажника (VDA), л	530	
Двигатель		
Расположение	спереди поперечно	
Рабочий объем, см^3	1498	
Мощность, кВт/ л.с.	55/75	62/85
при об/мин	5400	5600
Крутящий момент, Н·м	123	130
при об/мин	3200	3600
Трансмиссия		
Тип	переднеприводная	
Коробка передач	М5	
Ходовая часть		
Подвеска:		
спереди	типа «Мак-Ферсон»	
сзади	упругая поперечная балка	
Рулевое управление	реечное (некоторые с гидроусилителем)	
Тормоза:		
передние	дисковые вентилируемые	
задние	барабанные	
Размер шин	175/70R13	185/60R14 175/65R14

СТОИМОСТЬ РАБОТ В МОСКВЕ БЕЗ РАСХОДНЫХ МАТЕРИАЛОВ

Работа	Стоимость, руб.
Замена масла и фильтра	300
Замена сцепления	2900
Замена передних колодок	520
Диагностика двигателя	280
Сход-развал	700
Замена шаровой опоры	900
Замена ветрового стекла	2730

СРЕДНИЕ ПО МОСКВЕ ЦЕНЫ НА ОРИГИНАЛЬНЫЕ ЗАПЧАСТИ

Деталь	Стоимость, руб.
Стекло ветровое	3500/5700*
Фара	2300
Крыло переднее	1200
Капот	2200
Тормозные колодки передние (комплект)	550/650**
Глушитель	3200
Бампер передний в сборе	4800
Фильтр топливный/масляный/воздушный	150/80/350
Ремень генератора/ГРМ	650/1300

**Тонированное с полосой. ** Для автомобилей с 8-/16-клапанными двигателями.*

ПУСТЬ ЖИВУТ ДОЛГО И СЧАСТЛИВО

Сергей Воскресенский, Михаил Гзовский

С чего начинается зрелость автомобиля? Ты перестаешь педантично отмечать мелкие вмятинки, сколы и царапины на кузове, полученные на тесных парковках большого города. Начинаешь чаще заглядывать под капот, прислушиваться к звукам приводных ремней, по возможности контролировать «резинки» в подвесках. Конечно, все это на всякий случай, больше для самоуспокоения. Тем не менее иногда помогает – убедитесь на примере самой зрелой пары из парка ЗР. Пробег машин сравнялся и в сумме достиг круглого числа – 150 000! Затраты, кстати, тоже…



MITSUBISHI LANCER

- Изготовитель: «МИЦУБИСИ», Япония
- Год выпуска: 2003
- В эксплуатации «ЗА РУЛЕМ»: с марта 2004
- Пробег на момент отчета: 75 тыс. км
- Предыдущие публикации в журнале: 2004, № 5, 6, 9; 2005, № 2, 11

СЕЗОННЫЕ КАПРИЗЫ

Суровая зима никак не сказалась на эксплуатационных качествах редакционного автомобиля, хотя от других «лансероводов» слышали, что им пришлось-таки посещать гарантийные станции в те морозные денечки из-за проблем с пуском и последующим отказом нейтрализаторов. Наша машина даже после почти недельной стоянки при –30° исправно заводилась с первой попытки. Казалось бы, и аккумулятор уже не новый, и бензин, как правило, вместо 95-го – 92-й (по моим наблюдениям, на нем заметно дольше живут свечи зажигания), но ни разу «Лансер» не дал сбой.

Зато с тормозами навоевались! Первые признаки коробления передних дисков появились на 48-й тысяче. Позже едва заметное биение рулевого колеса на 110–120 км/ч переросло в неприятные вибрации и даже рывки при торможении с высокой скорости. Решил дождаться ближайшего – 60-тысячного ТО, на котором все равно рекомендовали заменить колодки. Дотянул, хотя дискомфортных ощущений, конечно, хватало. После проточки дисков (эта операция заметно дешевле замены) все встало на свои места – «Лансер» вновь стал радовать идеальным, без вибраций взаимопониманием.

Увы, спустя пару месяцев руль опять начало потряхивать. Тут бы мне и обратиться к ремонтникам: ведь на проведенные ими работы дана полугодовая гарантия. Закрутился, поленился, не успел… Доездился до замены дисков на ТО-75 000 км за наш счет. Предложение мастера о повторной проточке было отклонено как бесперспективное.

Совсем недавно, на 73-й тысяче, впервые долил масло в двигатель «Лансера», уж больно близко оказался его уровень к минимальной отметке. А примерно за неделю до последнего ТО автомобиль захандрил, да как! Справа спереди вдруг раздался такой «бах», что мы тут же помчались к инженеру по гарантии. Амортизаторная

РАСХОДЫ НА ЭКСПЛУАТАЦИЮ, ОБСЛУЖИВАНИЕ И РЕМОНТ «МИЦУБИСИ-ЛАНСЕР» (0–75 тыс. км)

Статья расхода	Сумма, руб.
Расходы на содержание (0-50 000 км)	**75 448**
Из них бензин	53 748
Расходы на содержание (50-75 000 км):	
ТО-60 000 км	9654
Дополнительно:	
Замена передних и задних тормозных колодок	7923
Проточка тормозных дисков	2203
Шины «Мишлен-Энерджи», комплект	15 200
ТО-75 000 км	6248
Дополнительно:	
Замена передних тормозных дисков	9880
Моторное масло (1 л)	465
Бензин АИ-92-95 (средний расход 7,7 л/100 км)	33 530
ИТОГО (50–75 000 км):	**85 103**
Общие расходы (0–75 000 км)	**160 551**

ОСНОВНЫЕ НЕИСПРАВНОСТИ



Появившаяся в рамках гарантийной программы защита радиатора «Лансера» призвана остановить его коррозию.



Вот он, след касания сместившейся пружины и чашки амортизаторной стойки.



Отслоение краски на переднем бампере, обнаруженное нынешней зимой, устранят по гарантии.



Проточка передних дисков «Мицубиси» помогла ненадолго: при последнем ТО пришлось заменить их новыми.

стойка? Пружина? Опора? Оказалось, сместилась пружина передней подвески и ее виток стал контактировать с чашкой амортизаторной стойки. По уверениям мастеров «Рольфа», обычно в подобной ситуации возникают лишь небольшие постукивания или машину тянет в сторону; но тут был настоящий грохот. Гарантийный ремонт совместили с плановым техобслуживанием. Обе стойки разобрали, надели на пружины изоляционные трубки-прокладки и поставили все на место. Автомобиль сразу вспомнил молодость, став тихим и послушным – будем надеяться, надолго.

Одновременно в рамках гарантийной программы проклеили верхний и нижний бачки радиатора специальным герметизирующим материалом. Реагенты, применяемые зимой дорожными службами, разъедают пластик – в радиаторе могут появиться микротрещины. Предотвратить коррозию как раз и должна новая защита.

Вот так, совершенно неожиданно, «маленькое» ТО-75 тыс. км превратилось в довольно трудоемкий ремонт. Главное – «Лансер» опять полон сил и, невзирая на зрелый возраст, готов к дальнейшим испытаниям.

СВЕЖИЙ ВОЗДУХ ВРЕДЕН

Положа руку на сердце, писать о таких машинах, как редакционная «Королла»… неинтересно. Автомобиль прошел сквозь огонь московских пробок, воду уральских рек и медные трубы русских морозов, ни разу не закапризничав.

Пожалуй, единственное знаменательное событие последних месяцев – ТО-70 000, которое пришлось на трескучие крещенские морозы. Когда мастер-приемщик поинтересовался, нет ли жалоб, я вспомнил: во время утреннего запуска мотор «схватывает» не сразу и не очень уверенно. Замечу – заводился автомобиль, даже когда температура уходила ниже 30-градусной отметки. Т Когда пришло время забирать «Короллу», раздался звонок с сервисной станции: «У нас небольшая задержка, меняем вам одну деталь по гарантии».

Выяснилось, что «одной деталью» был… впускной коллектор! На СТО, посчитали, что дело в подсосе воздуха, а повинная в нем прокладка меняется только в сборе с коллектором.

Следующим, столь же холодным утром я нетерпеливо прыгнул в окоченевший салон, и… двигатель пустился точно так же, как и до смены дорогостоящего узла. Звонить на СТО я не стал: глядишь, проблема либо исчезнет, либо, наоборот, проявится как следует.

«Тойоту» приходится гонять на ТО в полтора раза чаще, чем «Мицубиси», – каждые 10 тыс. км. Помимо плановых операций, работы для сервисменов пока немного: почему-то перестал открываться ключом замок багажника; иногда при трогание возникают небольшие подергивания – видимо, пора менять свечи. Надеюсь, на этом проблемы закончатся – по примеру «Лансера». Скоро узнаем – до ТО-80 000 осталось уже немного…



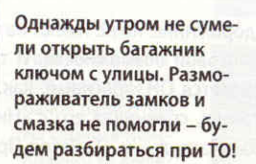
TOYOTA COROLLA

- Изготовитель: .... «ТОЙОТА», Турция
- Год выпуска: 2003
- В эксплуатации «ЗА РУЛЕМ»: .... с марта 2004
- Пробег на момент отчета: .... 75 тыс. км
- Предыдущие публикации в журнале: .... 2004, № 5, 6, 9; 2005, № 2, 11

ОСНОВНЫЕ НЕИСПРАВНОСТИ



Гарантийная замена впускного коллектора не вылечила болячку неуверенного пуска.





Однажды утром не сумели открыть багажник ключом с улицы. Размораживатель замков и смазка не помогли – будем разбираться при ТО!

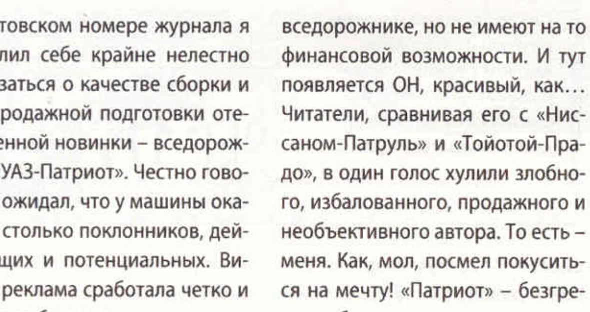
РАСХОДЫ НА ЭКСПЛУАТАЦИЮ, ОБСЛУЖИВАНИЕ И РЕМОНТ «ТОЙОТЫ-КОРОЛЛА» (0–75 тыс. км)

Статья расхода	Сумма, руб.
Расходы на содержание (0-60 000 км)	**121 440**
Из них бензин	65 818
Расходы на содержание (60-75 000 км):	
ТО-7 (70 000 км)	3500
Дополнительно:	
Замена салонного фильтра	1820
Шины «Мишлен-Энерджи», комплект	13 700
Бензин АИ-92-95 (средний расход 8,5 л/100 км)	22 740
ИТОГО (60–75 000 км):	**41 760**
Общие расходы (0–75 000 км)	**163 200**

УАЗ РОССЫПЬЮ

Игорь Твердунов

UAZ PATRIOT
- Изготовитель: ОАО «УАЗ»
- Год выпуска: 2005
- В эксплуатации «ЗА РУЛЕМ»: с декабря 2005
- Пробег на момент отчета: 12 тыс. км
- Предыдущие публикации в журнале: 2006, № 3

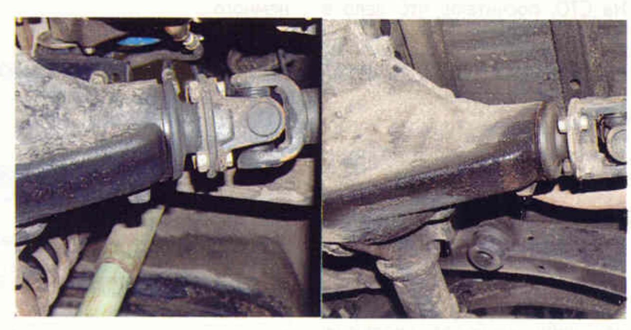


В мартовском номере журнала я позволил себе крайне нелестно высказаться о качестве сборки и предпродажной подготовки отечественной новинки – вседорожника «УАЗ-Патриот». Честно говоря, не ожидал, что у машины окажется столько поклонников, действующих и потенциальных. Видимо, реклама сработала четко и попала на благодатную почву: немало соотечественников хотели бы ездить на большом солидном вседорожнике, но не имеют на то финансовой возможности. И тут появляется ОН, красивый, как… Читатели, сравнивая его с «Ниссаном-Патруль» и «Тойотой-Прадо», в один голос хулили злобного, избалованного, продажного и необъективного автора. То есть – меня. Как, мол, посмел покуситься на мечту! «Патриот» – безгрешен, ибо мечтать можно только о прекрасном и совершенном. А если что недоделано – доделаем сами, руки-то на месте. Ну что ж, доделывайте, спешите по выходным в гараж, пропадайте на сервисе… Национальная традиция покупать подешевле и доводить за свой счет еще долго будет кормить бракоделов всех мастей.

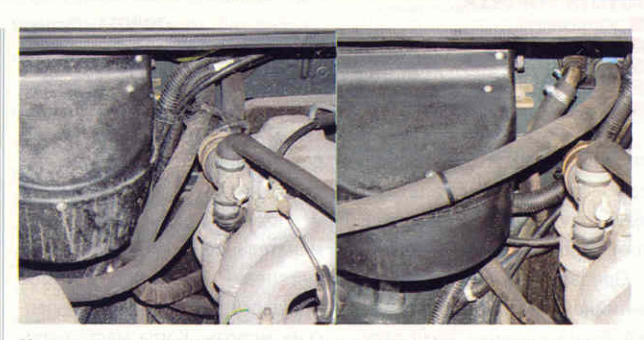
Не хочу никому навязывать свою точку зрения – пусть всяк живет, как ему нравится. Не стану обзывать УАЗ плохими словами и навешивать на него ехидные эпитеты. Я просто приглашаю вас обойти вокруг редакционного «Патриота» и вспомнить, что с ним случилось за 12 000 км.

Первым делом заглянем под капот: черной краской блестит новый радиатор. Старый успел покрыться белым налетом испарившегося «Тосола», убегавшего через непропаянную горловину. Радиатор заменили по гарантии. Вот шланги от дополнительного электронасоса к отопителю: они терлись-терлись о регулятор холо-

ОСНОВНЫЕ НЕИСПРАВНОСТИ



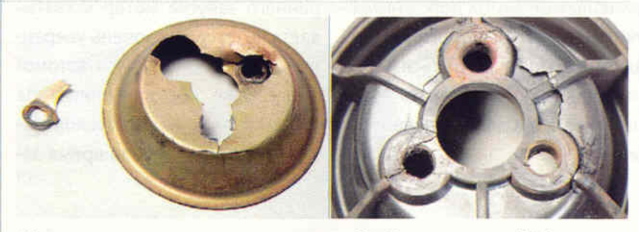
Сальники мостов дружно потекли в конце зимы. Вместе с уплотнениями заменили и сапуны. Это они во всем виноваты?



Компоновка моторного отсека, прокладка шлангов и проводов – отдельная тема. Эти шланги протерлись о регулятор холостого хода. Пришлось их перекладывать по-другому.

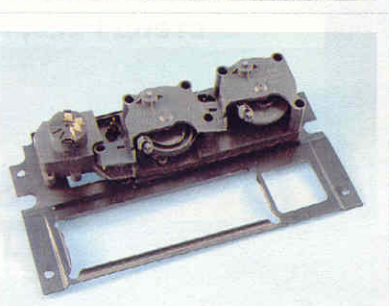
Раздатка не вынесла внедорожных упражнений. Повод к замене – вой и самовыключение понижающей передачи.

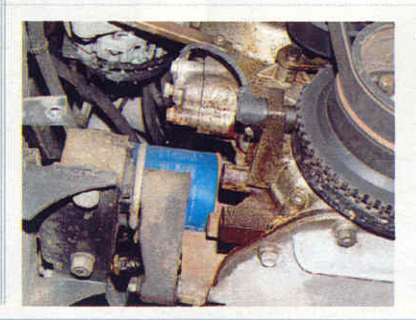




Шкив – слишком сложная деталь, чтобы быть надежной? Копеечный диск, сломавшись в неурочное время в неудобном месте, доставил массу хлопот.

Блок управления отопителем пришлось ремонтировать дважды. Сначала восстановили работоспособность, а потом боролись с заеданиями и люфтами.





Течь масла «на скорость не влияет». Если только его расход не слишком велик.

стого хода и чуть было не протерлись. Пришлось взять в руки инструмент и переложить их. Шкив помпы совсем новенький, как и приводной ремень. Старый шкив на ходу сломался (см. фото). Ремень, естественно, тоже пострадал. Заменили своими силами. Ведь до фирменного техцентра, где мы обслуживаем машину, ехать далеко, вдобавок из пробки в пробку. Без охлаждения не доберешься. Заглянули было в сервисную книжку, нашли официального дилера под боком, но оттуда нас послали. Куда? Туда, на другой конец столицы, к «своему» дилеру. Дескать, «чужих» не обслуживаем…

Правая сторона мотора спереди обильно полита маслом. Сочится, проклятое, из-под прокладок, капает с краника. За 8000 км «Патриот» съел три с лишним литра! Поди разберись, сгорело оно в цилиндрах или убежало на асфальт. Иногда на холодном моторе гуляют холостые обороты. Порой отчетливо слышна детонация, но это когда двигатель хорошо прогрет. Да, чуть не забыл: еще заменили по гарантии электромотор дополнительного отопителя.

Теперь приглашаю в салон. Водительское кресло сварено из двух частей: подушки и спинки. Регулировка наклона последней тем самым, увы, исключена. Зато надежно – спинка не отвалится и мне не придется лежать за рулем, как случилось однажды зимой. Подстаканник и поныне утоплен в панель. Сервисмены разводят руками – ремонту не подлежит. Заменена внутренняя ручка двери. Потянул чуть сильнее, она и обломилась. Спинка заднего дивана всегда полуопущена. Поднимешь ее, она опять откинется – наверное, от вибрации.

Как-то из отопителя пошел горячий воздух, и сколько я ни крутил нужную рукоятку, охлаждаться не желал. Дело было летом, пришлось опять ехать на гарантию. Починили, но ручка ходила очень туго. Сами отрегулировали, убрали заусенцы, смазали. Заодно подключили обогрев зеркал через замок зажигания. По гарантии заменили джойстик, что регулирует зеркала заднего вида.

Самое интересное у УАЗа – под машиной: там все такое внедорожное, солидное, надежное. Вот новая раздаточная коробка. Надеемся, что она в самом деле послужит надежней своей предшественницы. Та сначала перешла с гула на вой, а вскоре потребовала ввести в экипаж второго члена – помощника шофера. Чтобы двумя руками держал рычаг и не давал понижающей передаче самопроизвольно выключаться. Меняли раздатку по гарантии. Тогда же заменили сальники ведущих шестерен в обоих мостах. Почему они дружно потекли – непонятно. Может, виноваты сапуны, которые тоже поменяли. А может, залитое дилером на первом ТО масло – в списке допущенных заводом сортов такого нет.

Ручной тормоз тоже новый, причем уже третий (обе замены – по гарантии). Ломается стяжная пружина, срывает кусок накладки, задирает барабан. Процесс разрушения сопровождается стуком и грохотом. Регулятор тормозных усилий после гарантийной замены не течет.

Итого, за пробег 12 000 км автомобиль пять раз побывал на сервисе. Максимальный пробег без ремонта – 3700 км, расход топлива – около 15 л/100 км. Затраты на эксплуатацию приведены в таблице. Конечно, сюда включены долгосрочные вложения, вроде зимних шин. Но и без них сумма набегает изрядная.

Факты – перед вами. Комментариев не даю – думайте сами. Мы тоже подумаем, что дальше делать с этим УАЗом. Если продолжит рассыпаться так же активно – наверное, придется от него избавиться. А пока мы ждем ответ от завода-изготовителя. Надеемся опубликовать его в ближайшем номере журнала. □

ОСНОВНЫЕ НЕИСПРАВНОСТИ


Откуда стук при движении накатом? Из ручного тормоза. Виновница разрухи – пружинка, у которой обломилось ухо. Такая беда случилась дважды.


Горловина была плохо впаяна в бачок радиатора. На сервисе неисправность вылечили радикально – радиатор заменили.

РАСХОДЫ НА ЭКСПЛУАТАЦИЮ «УАЗ-ПАТРИОТ» (0-12 тыс. км)

Статья расхода	Сумма, руб.
Магнитола, сигнализация	19 000
Зимние шины, шиномонтаж	39 130
ТО-1 (2000 км)	10 262
ТО-2 (10 000 км)	8545
Масло трансмиссионное	72
Антифриз	900
Герметик	760
Ремень	250
Шкив	100
Замена ручки двери	200
Диагностика двигателя	210
Лампа (2 шт.)	50
Бензин АИ-92 (средний расход 15 л/100 км)	30 600
ИТОГО, за пробег 0–12 000 км	**110 079**

АРИВЕДЕРЧИ, «РИО»!

Сергей Клочков



KIA RIO
- Изготовитель: .... «АВТОТОР»
- Год выпуска: 2003
- В эксплуатации «ЗА РУЛЕМ»: .... с июня 2003
- Пробег на момент отчета: .... 88 тыс. км
- Предыдущие публикации в журнале: .... 2003, № 11,12; 2004, № 1,3,10; 2005, № 11

Судьба нашего «КИА-Рио» сложилась не совсем обычно для редакционных автомобилей. Его покупали для участия в пробеге «Евразия-2003», а после него планировали продать. Популярность модели на рынке изменила этот замысел – машину решили оставить на длительные ресурсные испытания. Примерно год назад появилось второе поколение «Рио». Держать автомобиль с пробегом 72 тыс. км при гарантии 150 тыс. км (!) в качестве тестового потеряло смысл. Автомобиль стал разъездным, а заодно сменил водителя.

За последний год пробег невелик – всего 15,5 тыс. км, в основном по Москве и области с хозяйственными задачами. Аппетит – умеренный: средний расход 8,7 л/100 км с учетом московских пробок и нынешней лютой зимы, багажник – большой. Экономические показатели за последний год неплохи: 2,32 руб. на 1 км пробега, из них 1 руб. 54 коп. (66%) на бензин.

За год совместной жизни есть что вспомнить. Например, мое близкое знакомство с «Рио» совпало с поездкой в Эстонию в апреле 2004 года по казенной надобности. Удивил мизерный расход топлива – 5,2 л/100 км! Правда, такого результата достиг без пассажиров на гладком шоссе, строго следуя эстонским правилам.

В январские 30-градусные морозы «Рио» на редакционной стоянке ожидал моего возвращения с Дмитровского полигона. Понимая, что за четыре дня машина промерзла «до костей», приготовился к зимним мужским играм на свежем воздухе. Буквально отодрав от проема дверь, проник в задубевший до звона салон. Первые две попытки запуска не увенчались успехом. Выждав с полминуты, попробовал в третий раз. Вяло вращающийся коленчатый вал нехотя толкает поршни в цилиндрах и… сначала в одном, а затем и в остальных затеплилась жизнь. Привычный звук непрогретого двигателя, похожий в первые минуты на рокотание дизеля, показался симфонией.

Кстати, шумный мотор – один из недостатков «Рио», но к этому со временем привыкаешь. Голова болит по другой причине. Уже трижды с начала эксплуатации меняли подшипники передних ступиц и второй раз протачивали тормозные диски. А вибрации при торможении на больших скоростях становятся все сильнее. Специалисты СТО, заменив очередной раз подшипники, даже попросили приехать после тысячи пробега для проверки люфтов. Говорят, недолговечные подшипники – фамильная болезнь модели. И все же для меня «КИА-Рио» – из тех машин, с которыми не хочется расставаться, несмотря на непродолжительную совместную жизнь и некоторые технические проблемы. Пока она остается в нашем издательстве. Так что надеюсь изредка видеть ее не самый модный, но стремительный силуэт, вспоминая, что всерьез машина ни разу не подвела.

РАСХОДЫ НА ЭКСПЛУАТАЦИЮ И ОБСЛУЖИВАНИЕ «КИА-РИО» (0–88 000 км)

Статья расхода	Сумма, руб.
Расходы на содержание (0–72 500 км)	147 052
Из них бензин	*67 038*
ТО-9 (80 000 км)	9230
Провода высоковольтные (комп.)	1150
Подшипники ступиц	1688
Лампы	86
Итого (72 500–80 000 км)	**12 154**
Бензин (72 500–88 000 км, средний расход 8,7 л/100 км)	35 983
Итого (0–88 000 км)	**195 189**
Из них бензин	*103 021*

ОСНОВНЫЕ ОСОБЕННОСТИ И НЕИСПРАВНОСТИ



Сиденье роскошным не выглядит, но две дополнительные регулировки подушки и ее способность принимать со временем форму тела постоянного водителя делают кресло домашним.



Поводки дворников, несмотря на иноземное происхождение, гниют так же быстро, как на отечественных авто, и красноречиво свидетельствуют о возрасте машины.

Способ крепления подушки заднего дивана неудачен. Впервые пытаясь ее откинуть, понимаешь: конструкцией это, увы, не предусмотрено. Нехитрый, но неприятный ремонт неизбежен.



Узел передней ступицы – слабое звено и головная боль владельца. Ремонт недешев и по гарантии его не делают. Так что подшипники – расходный материал.

ПОД ОДНОЙ КРЫШЕЙ

Максим Приходько. Фото автора

Последние полгода только и разговоров, что мировые автопроизводители наконец-то оценили российский рынок и прямую выгоду от создания сборочных предприятий в нашей стране. Все названные проекты подразумевают создание сборочного производства с нуля, можно сказать, «в чистом поле», с годовым объемом, как правило, 50 тысяч штук. О более масштабном производстве принято говорить лишь как о возможной перспективе. Единственным исключением, где наш партнер решился на тесную кооперацию с действующим российским автозаводом, стал альянс корейской компании КИА и «ИжАвто».

ВТОРАЯ МОДЕЛЬ

Первые автомобили «Спектра» появились в цехах «ИжАвто» всего около года назад; в августе 2005-го здесь стартовало полноценное производство – со сваркой, окраской и сборкой. А уже по итогам первого квартала 2006 года ижевская «Спектра» стала самым продаваемым автомобилем марки КИА в России (на ее долю приходится более трети всех продаж известной компании у нас в стране). За пять первых месяцев этого года на «ИжАвто» собрали 8825 автомобилей, но спрос на них пока значительно превосходит возможности завода – большинство дилеров продают машины только под заказ, причем ждать приходится около месяца. Генеральный директор «ИжАвто» Михаил Добындо уверен, что завод сможет выпускать гораздо больше корейских автомобилей, чем запланированные к 2007 году 40 тысяч.

А пока главная новость этого лета – на конвейере в Ижевске вот-вот появится вторая корейская модель!

– Мы подписали соглашение о запуске в Ижевске «КИА-Рио», – рассказал М.Добындо. – Будем делать до 20 тысяч в год в двух исполнениях – седан и хэтчбек.

Корейцы долго присматривались к Ижевскому автозаводу и, пока не убедились в высоком качестве сварки, окраски и сборки «Спектры», договор о второй модели предлагать не спешили. Ижевцы за прошедший год сумели уверить недоверчивых партнеров – скоро в цеху появится еще одна линия сборки – для



Пока практически все комплектующие приходят в Ижевск из Кореи.



«Рио». Генеральный директор особо подчеркнул, что с этой моделью на заводе связаны большие планы, так как ее платформа, в отличие от «Спектры», только начинает свой путь – есть куда развиваться. К тому же предприятие способно увеличить долю своих комплектующих, поскольку многие годы само производило автомобили. Это касается и «Спектры». Темпы локализации применительно к ней, скорее всего, тоже будут опережать официально заявленные. Пока в машине из российского только шины, аккумулятор и эксплуатационные жидкости, но уже сегодня завод готов расширить ассортимент.

– Считается, что российские компоненты хуже качеством, чем сделанные на заводах в той же Турции. Категорически с этим не согласен! – горячится генеральный директор. – Когда говорят, что мы не в состоянии выпускать качественную продукцию, то это полная ерунда! Надо купить современную технологию, а квалифицированные кадры у нас есть. Проблема пока в маленьких объемах, ведь никто в мире не возьмется строить завод комплектующих, если объем производства ниже ста тысяч комплектов в год. А еще лучше – триста тысяч, как на заводе КИА в Словакии. Если вспомнить, что в соседней Чехии строится такой же завод «Хёндэ», то получается 600 тысяч корейских авто в этой части Восточной Европы. Вот при таком количестве производители компонентов с удовольствием начнут создавать свои производства! Это – очень выгодный бизнес...

У нас в стране, посетовал М. Добындо, как всегда действуют... вопреки логике. Например, разрешают ввозить все компоненты практически беспошлинно. Кому в таком случае выгодно заниматься их производством в России?

ТРОЕ В ОДНОЙ ЛОДКЕ

Сейчас в цеху работают три нитки конвейера. На одной собирают «Спектру», на второй – «четверку», на третьей – «каблучки» на ее базе. Все они встречаются в одном месте – в окрасочной камере ДУРР, чтобы потом снова разойтись по трем направлениям. Один старый конвейер пока простаивает – возможно, там в будущем наладят сборку еще одной модели АВТОВАЗа (такие планы есть, благо есть и люди, и база, и производственная школа). Кроме того, на заводе уже готова площадка под установку оборудования для сборки «Рио». О безвременно ушедших «Оде» и «Фабуле» на «ИжАвто» вспоминают, но как о прошлом, которое не вернуть. Есть свой двигатель – жив автомобиль. Нет двигателя – нет и автомобиля. Так было с «Москвичом», так стало и с «Одой», говорят на заводе. Впрочем, сожалеть по поводу кончины «народного» автомобиля в Ижевске не приходится. Выпуск из года в год сокращался: в прошлом собрали 2888 универсалов «Фабула» и 2983 хэтчбека «Ода», но и этого не сумели продать. Кстати, для тех, кто по-прежнему верит, что «народный» здесь задушили искусственно, в угоду корейскому партнеру, приведем факты: в Москве в автосалонах и поныне предлагают «оды» 2005 года за 4900 у.е. Но желающих что-то не слишком много... □

ДОРОГАЯ МОЯ СТОЛИЦА

Игорь Моржаретто

Продолжаем рассказ о структуре автопарков наиболее интересных и показательных (в этом смысле, естественно!) российских регионов. В прошлом номере речь шла об «автомобильной палитре» северной столицы, в этом, по традиции, отправимся в путешествие из Санкт-Петербурга в Москву.

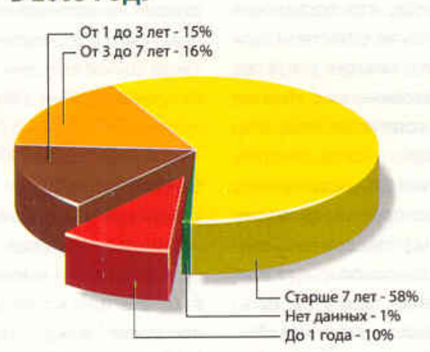
НАС – 3 МИЛЛИОНА!

Автопарк столицы начал бурно расти еще в 1994 году и с тех пор неудержимо набирает новые тысячи. Введенный тогда автомобильный код района регистрации «77» закончился за неполные четыре года, и уже в 1998-м его вынужденно дополнили кодом «99». Затем использовали «97» из так называемых резервных номеров, а когда всевозможные комбинации с ним исчерпали, новые столичные автомобили стали украшать кодом «177». Насколько хватит? Видимо, ненадолго, потому что в конце прошлого года, по словам начальника Главного управления внутренних дел Москвы Владимира Пронина, был зарегистрирован трехмиллионный автомобиль! Всего же на 1 января 2006 года в Москве на учете состояло 3 096 661 легковой автомобиль. Таким образом, за 2005 год парк вырос на 220,5 тыс. машин (+7,7%). Впечатляет, особенно в сравнении со среднероссийскими показателями (+ 5,6%), но только если забыть о сравнимых показателях за предыдущий год. В 2004-м рост столичного автопарка составил рекордные 18%!

Ничего странного здесь нет. В том году в полку новых прибыло 275 тыс. машин, а в 2005-м – 301,7 тыс. штук (+10,5% от всего парка). То есть темпы продаж увеличиваются, а темпы общего прироста машин хоть и растут, но куда медленнее. Из этого можно сделать только один вывод: ежегодно в столице заметно увеличиваются объемы утилизации старых автомобилей, хотя и не так, как того хотелось бы. По-прежнему пресловутые «запорожцы» на почетном пятом месте в рейтинге популярности марок: ЗАЗ занимает 3,5% всего автопарка и, похоже, позиции сдавать пока не собирается. Количество состоящих на учете «москвичей» пошло на убыль – за год на 5 тыс. Обидно, что придет время, когда и вовсе забудут, что была когда-то такая марка...

В целом в первой десятке марок-лидеров, можно сказать, без перемен. Лидирует АВТО-

ЛЕГКОВЫЕ АВТОМОБИЛИ, ЗАРЕГИСТРИРОВАННЫЕ В МОСКВЕ В 2005 ГОДУ



ЛЕГКОВЫЕ АВТОМОБИЛИ, СОСТОЯЩИЕ НА УЧЕТЕ В МОСКВЕ (НА 1 ЯНВАРЯ 2006 ГОДА)

Марка автомобиля	Кол-во, шт.	Марка автомобиля	Кол-во, шт.	Марка автомобиля	Кол-во, шт.	Марка автомобиля	Кол-во, шт.
ВАЗ	1 178 586	«Лексус»	14 612	GMC	886	«Сатурн»	86
ГАЗ	275 408	«Ситроен»	11 276	«Акура»	767	«Трабант»	65
«Москвич»	174 691	«Джип»	10 131	«Лянча»	746	«Тяндзин»	52
«Фольксваген»	115 737	ФИАТ	8328	«Мини»	608	«Виллис»	51
ЗАЗ	107 373	СААБ	8103	«Гео»	483	«Астон-Мартин»	47
«Тойота»	104 686	«Крайслер»	6616	«Бьюик»	459	«Ламборгини»	44
«Форд»	91 771	«Додж»	5604	«Протон»	427	«Олтсит»	44
«Мерседес»	89 186	«Ленд-Ровер»	5142	«Бентли»	416	«Юлон»	30
«Ниссан»	80 686	«Рейндж-Ровер»	3716	«Олдсмобил»	367	ФСО	28
«Мицубиси»	80 643	«Ровер»	3437	«Ныса»	366	«Метрокэб»	23
«Ауди»	71 220	РАФ	3036	«Дачия»	327	«Лотос»	22
БМВ	67 205	«Альфа-Ромео»	2485	«Авиа»	299	«Майбах»	21
«Опель»	66 007	«Порше»	2180	«Игл»	286	«Воксхолл»	20
«Хёндай»	65 148	«Инфинити»	2020	«Чери»	208	«Хорьх»	19
«Дэу»	57 182	ЛуАЗ	2014	«Тальбо»	202	«Интернейшнл»	14
ИЖ	41 498	«Ягуар»	1961	«Хаммер»	199	«Бедфорд»	12
«Рено»	39 820	«Исудзу»	1847	«Смарт»	192	«Вандерер»	12
«Вольво»	36 501	«Саньён»	1836	«Баркас»	183	«Марути»	12
«Шкода»	33 139	«Линкольн»	1758	«Вартбург»	149	«Бертоне»	9
«Хонда»	33 107	«Понтиак»	1684	«Азия»	144	«Юго»	7
УАЗ	32 261	СЕАТ	1618	«Остин-Ровер»	138	«Бугатти»	5
«Мазда»	31 554	«Кадиллак»	1415	АРО	132	«Мицуока»	3
КИА	29 727	«Плимут»	1267	«Роллс-Ройс»	129	«Адлер»	2
«Пежо»	26 678	«Грейт-Уолл»	1056	«Феррари»	126	«Махиндра»	2
«Сузуки»	19 862	«Меркьюри»	1024	«Мазерати»	122	«Сунляо»	2
«Шевроле»	16 483	«Дайхатсу»	995	«Ксинкай»	121	«Испано»	1
«Субару»	15 163	«Донинвест»	961	MG	102	**ИТОГО:**	**3 096 661**

САМЫЕ ПОПУЛЯРНЫЕ ИНОМАРКИ В МОСКВЕ



ВАЗ – его модели занимают 38% столичного автопарка, но всего за год «сектор ВАЗа» сжался на 2,7% – очередной тревожный сигнал для крупнейшего нашего автопроизводителя. Сжался и «сектор ГАЗа», хотя и занимает пока Горьковский автозавод второе место. Первый среди «иностранцев» – «Фольксваген» – прочно (уже который год!) обосновался на 4-м месте, серьезно опередив общероссийского лидера среди иномарок – японскую «Тойоту» (в Москве она шестая). Но представители Страны восходящего солнца активно догоняют: всего за год общее количество «тойот» в Москве выросло сразу на 24% (+20 тыс.), в первой десятке появились «Ниссан» и «Мицубиси» (они занимают по 2,6% парка), вытеснив оттуда «немцев» – «Ауди» и «Опель». Sic transit Gloria mundi…

Автопарк столицы – один из самых интернациональных в России. Все вместе «иностранцы» занимают 45% его объема (если не считать «запорожцы», то ненамного меньше – 41,5%). Сравним: средняя цифра по стране пока лишь 21,5% (без доли ЗАЗ). Выходит, Москва действительно становится городом-космополитом. В самой дорогой столице мира (недавно она получила этот сомнительный титул) активно увеличивается парк дорогих лимузинов – в первую очередь «мерседесов» (+5,6 тыс.) и БМВ (+2,6 тыс.). Почти вдвое выросло число роскошных «бентли» (с 229 штук до 416, хотя и некорректно считать произведения искусства на колесах в «штуках»). Больше стало «феррари» (было 82, стало 126), «мазерати» (83 и 122), «ламборгини» (32 и 44)… Скоро уже с натяжкой можно будет называть эти автомобили эксклюзивными – столько их развелось на столичных дорогах!

Главное же, конечно, в другом: москвичи стали одними из основных в стране потребителями доступных иномарок, и доля представленных в столице компаний – производителей не слишком дорогих, но надежных автомобилей постоянно растет. Скажем, на целых 6,5 тысячи вырос парк марки «Шевроле»; понятно, что в первую очередь – не за счет огромных вседорожников «Тахо», а «народных» легковушек подразделения GM-DAT («Шевроле-Авео» и «Лацетти») и полноприводных «нив».

Какие же марки выбирают москвичи, собираясь в салон за новым автомобилем? Впереди – АВТОВАЗ, «Хёндай», «Форд», ГАЗ и «Мицубиси», но не менее показательно сравнить свежие данные с прошлогодними. Лидер хоть и не изменился – АВТОВАЗ, но по сравнению с 2004-м столичные жители купили новых «лад» на 14,1 тыс. меньше; а ГАЗ со второй строчки в рейтинге популярности новых авто опустился на четвертую. Причины охлаждения москвичей к изделиям отечественного автопрома понятны: растут доходы автовладельцев, есть возможность выбрать более качественный и комфортный автомобиль. И еще: цены на «лады» и «волги» уже практически сравнялись с ценами на недорогие иномарки. Так что не стоит удивляться «непатриотизму» москвичей. Зато рванули вверх продажи у «Форда» (на 6,5 тыс. новых машин больше, чем в 2004-м), «Хёндай» (+8 тыс.), «Мицубиси» (+4,7 тыс.), «Ниссана» (+3,2 тыс.), «Мазды» (+5,7 тыс.)!

За год несколько изменилась первая десятка моделей-лидеров среди «иностранцев». Постепенно сдают позиции «немцы»: на два пункта опустились БМВ 5-й серии и «Фольксваген-Гольф», а БМВ 3-й серии, «Опель-Вектра» и «Ауди-80» и вовсе в конце второй десятки. И это свидетельство того, что парк постепенно молодеет и место моделей-ветеранов (они, как правило, попали в Россию уже далеко не в юном возрасте) занимают «молодые». Ныне к ним в первой десятке – прибавление: «Мицубиси-Лансер», «Тойота-Королла» и «Хёндай-Акцент».

Всего за год число новых автомобилей (до трех лет) увеличилось с 17 до 25%! И это, наверное, самый отрадный показатель. В среднем по России он куда ниже (точные данные мы получим чуть позже).

В следующих номерах мы продолжим рассказ об автопарках регионов России. Полностью же все эти материалы планируется опубликовать осенью в сборнике «Россия за рулем – 2006». □

КОНЦЕРНЫ СПЕШАТ. МОЖНО И ОПОЗДАТЬ...

Игорь Моржаретто. Фото автора



В прошлом номере журнал уже информировал о том, что недавно подписаны два контракта о строительстве в России заводов крупнейших автомобильных компаний – «Фольксвагена» и «Дженерал моторс». Как и было обещано, сообщаем некоторые подробности этих «контрактов века» и рассказываем об их продолжении.

НА БЕРЕГАХ ОКИ

…Губернатор Калужской области Анатолий Артамонов не скрывал своей радости: новый завод будет построен в его регионе! Конкурентов (а их было немало) одолели в непростой борьбе, предложив перспективному инвестору наиболее выгодные условия. Кроме налоговых льгот в местный бюджет, областные власти взялись обеспечить инфраструктуру проекта – подвести к площадке дорогу, электричество, воду, связь и т.д.

Место для строительства завода было предоставлено в перспективном районе: рядом расположен аэропорт «Грабцево», проходят автомобильная трасса на Москву и железная дорога. В отличие от других претендентов, «калужские» добровольно пошли на такие расходы – немаленькие в масштабах области. Там считают, что они окупятся сторицей. Уже в сентябре немцы на конкурсной основе начнут набор работников на новый завод. Только на основное производство планируется привлечь около 3,5 тысячи. Общий объем инвестиций (а это строительство и завода и структур, связанных с ним) – 370 млн. евро. Мощность – 115 тысяч автомобилей в год.

Первой моделью, которая уже во второй половине будущего года сойдет с конвейера калужского завода «Фольксваген», станет «Шкода-Октавия». Собрана она будет по технологии SKD (крупноузловая сборка), в полном же объеме (сварка, окраска, сборка) производство будет запущено в начале 2009 года. К этому времени «созреет» и вторая модель, о которой руководители концерна пока говорят лишь в общих чертах. Видимо, речь пойдет о седане на платформе «Поло», разработанном специально для России и третьих стран. Предполагается, его стоимость в рознице не должна превышать 10 тыс. евро. Что ж, такую модель уже сделал для развивающихся стран концерн «Рено», и второй год «Логан» бьет все рекорды продаж в России и Восточной Европе. Немцы решили не отставать от французов…

НА БЕРЕГАХ НЕВЫ

Правительство Санкт-Петербурга приложило немало усилий, чтобы в город пришли крупные автоконцерны. И они пришли! В июне статус стратегического инвестора города (он предоставляет значительные налоговые льготы) получила американская корпорация «Дженерал моторс». По соглашению инвестиции компании в строительство завода составят здесь не менее 115 млн. долларов, при этом GM в течение нескольких лет может не платить налог на имущество, а налог на при[быль] быть сокращен ему на 4% – до 20%.

Новый завод должен быть введен в конце 2008 года с производительностью на первом этапе – 25 тыс. автомобилей в год. Но уже сейчас на одном из арендованных предприятий в Санкт-Петербурге начнет работать крупноузловое сборочное производство, где еще в этом году соберут 4 тыс. вседорожников «Шевроле-Каптива». Временное производство просуществует до пуска «большого» завода в Шушарах. Не исключено, что здесь и дальше продолжат сборку «паркетников», но основным продуктом нового предприятия станет опять же таинственная «вторая модель». «Джи-эмовцы» пока именуют ее «автомобилем нового поколения класса С». Вице-президент «Джи-Эм» Карл-Питер Форстер отметил, что это будет «автомобиль, созданный специально для российского рынка, от[]вечающий его запросам в плане дизайна и уровня безопасности».

По некоторым сведениям, для россиян го[]товят седан на базе современной «Астры» и продавать тоже будут под европейской мар[]кой концерна – «Опель». Естественно, цены не называют. Предполагается, что держать и[х] на невысоком уровне помогут российские по[]ставщики комплектующих. Их завод намере[н] искать. Но даже собранный по технологи[и] SKD вседорожник «Каптива» может оказаться весьма интересным предложением: в Евро[пе] его цена начинается от 22 тыс. евро. Значи[т]



Первый камень в фундамент нового завода «Джи-Эм» в поселке Шушары заложили губернатор Санкт-Петербурга В.Матвиенко и глава американской корпорации Р.Вагонер.

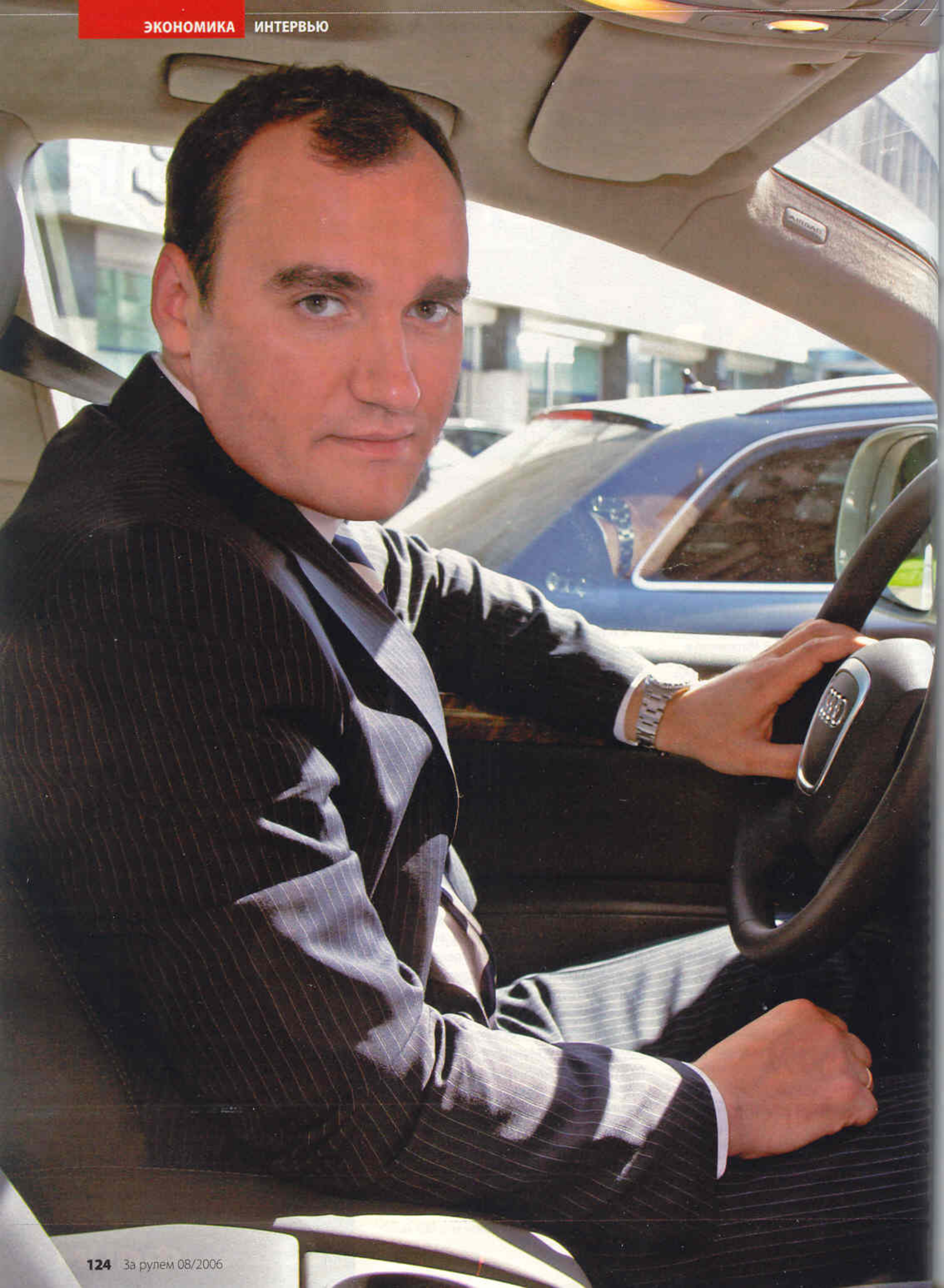
для собранного у нас вполне реально столько же, только в долларах…

«Дженерал моторс», похоже, не собирается отказываться и от остальных своих проектов в России. В Тольятти будут по-прежнему собирать «Шевроле-Нива», в Калининграде – автомобили GM-DAT («Шевроле-Авео», «Лацетти», «Рецццо», «Эванда»), а также премиум-класса («Кадиллак», вседорожники «Хаммер» и «Шевроле»). Словом, процесс набирает обороты. Ведь и конкуренты не стоят на месте.

Сравнительно недавно о строительстве завода в Санкт-Петербурге подписал инвестиционное соглашение глава компании «Ниссан» Карлос Гон (мы впервые сообщали об этом в июньском номере). На вопросы, какие модели планируется выпускать, он только сказал: «У нас есть два года до запуска завода, чтобы определиться с модельным рядом, но, думаю, это будет сделано в ближайшее время». Скорее всего, в Санкт-Петербурге станут производить седаны, коммерческие автомобили, возможно, и вседорожники. Предполагаемый выпуск пока – до 50 тысяч автомобилей в год исключительно для российского рынка.

Это еще не все! Канадская компания «Магна», один из крупнейших в мире производителей автокомплектующих, заявила, что собирается строить завод под Санкт-Петербургом и уже обратилась к городским властям с просьбой предоставить земельный участок в промзоне Шушары, где начинается строительство заводов «Тойота» и «Дженерал моторс». Речь идет о производстве в России пластиковых деталей для салонов автомобилей, элементов кузова, а затем и коробок передач; объем инвестиций в проект – 50 млн. долларов. Свою продукцию «Магна» намерена поставлять на российские сборочные предприятия зарубежных автомобильных компаний.

…Когда три года назад в России открывали два первых завода по совместному с иностранными компаниями выпуску легковых автомобилей («Форд» во Всеволожске и «Джи-Эм–АВТОВАЗ» в Тольятти), на торжественные церемонии никто из представителей федеральных властей не приехал. Самым «высоким гостем» из Москвы оказался тогдашний замминистра промышленности С.Митин. Видимо, в столице оба эти события посчитали тогда не стоящими внимания. Прошло всего три года, и как много изменилось в отношении к инвестициям в российскую промышленность! Только в июне президент России трижды встречался с руководителями ведущих иностранных автоконцернов, а министр экономразвития Греф сообщил, что к концу года будет подписано еще три–пять инвестиционных соглашений. Теперь сомнений нет – будет. □



ОСКАР АХМЕДОВ:
МЕНЬШЕ ДУМАТЬ О РУССКОЙ СПЕЦИФИКЕ!

Он один из немногих топ-менеджеров автомобильных представительств с российским гражданством. Он восемь лет руководил здесь маркой «Ауди» и увеличил продажи в сто раз. Он с 1 июля возглавил компанию-импортер «Фольксваген Груп Рус». Мы беседуем с Оскаром Ахмедовым на третий день после назначения на новую должность.

О КОНЦЕРНЕ

– Новое назначение – это заметный шаг вверх или, скорее, «вбок»?

– Конечно, вверх, потому что подразумевает ответственность за весь бизнес «Фольксвагена» в России – в том, что связано с дистрибуцией (распространением товара – *А.Ч.*) и продажами. У концерна существуют две дочерние компании в России: импортер «Фольксваген Груп Рус», генеральным директором которого я назначен, и недавно образованная «Фольксваген Рус». Это независимая производственная компания, созданная для наладки и пуска производства в Калуге. Мы, безусловно, взаимодействуем. Как импортеру нам нужно планировать инфраструктуру практически заново, подготовить дилерскую сеть к новым объемам: мощность будущего автосборочного производства – 115 тыс. машин в год.

– При подготовке проекта завода учитывалось мнение российского представительства?

– Безусловно. Первый импульс дают подразделения импортера, отвечающие за конкретные марки, в данном случае – «Фольксваген» и «Шкода». Вообще, марки, которые входят в концерн, ведут абсолютно самостоятельный бизнес и полностью отвечают как за стратегию, так и тактику своего продвижения на российском рынке. Кроме того, у импортера есть отделы, которые обеспечивают жизнедеятельность компании. Это финансовые услуги, бухгалтерия, контроль, логистика, правовая поддержка, технические вопросы, единые для всех марок – сертификация, например. Импортер – это административная надстройка, поставщик услуг для всех марок.

– А если представить себе такую ситуацию: поссорились две марки на российском рынке, «Шкода» и «Фольксваген». Вы будете разрешать конфликт, как представитель концерна?

– Конечно, на практике такая ситуация невозможна. Если ее теоретически предположить – то да, я буду в этом участвовать. Тут надо понимать структуру всего концерна. Ведь административная надстройка существует и в штаб-квартире в Германии. И если говорить о модельной политике, то функция собственно концерна – недопущение прямой конкуренции между марками и потери прибыли. Одна из наших первоочередных задач – воспроизвести здесь идеальную структуру концерна, с таким же взаимодействием составляющих частей, как в Германии.

ОБ АВТОМОБИЛЕ

– Внутри концерна существует иерархия машин, распределение – кто на чем должен ездить?

– Руководитель марки – ее полномочный представитель и должен использовать соответствующий автомобиль. Раньше, будучи главой Audi of Russia, я ездил на А8, потом получил в распоряжение «Ауди-Q7» из маркетингового парка – мне очень понравилось, хотя ощущения несколько необычные, ведь у «Ауди» это первый внедорожник.

– А сейчас, на новой должности, у вас тоже есть некий выбор? Не придется пересесть на «Фольксваген»?

– Я уже выбрал «Ауди-S8». Второй машиной будет «Туарег». Мне очень нравится этот автомобиль... просто раньше не мог в этом признаться.

– Это несомненный плюс новой должности? Можно спокойно признаться в любви и к «Фольксвагену», и к «Шкоде»?

– Могу сказать, что первым автомобилем моей жены была «Шкода-Фабия», замечательная машина.

– Ваше обычное место в автомобиле?

– За рулем. Очень люблю сам водить. Но в будни пользуюсь услугами водителя, чтобы освободить время.

– Пристегиваетесь?

– Да, всегда.

ОБ «АУДИ»

– Вам не жалко было покидать пост главы Audi of Russia?



Оскар АХМЕДОВ

Родился в 1968 году в Санкт-Петербурге. Учился в Государственном морском университете, получил высшее образование на факультете экономики Государственного политехнического университета в Ганновере. В 1998 году пришел в компанию «Ауди», в отдел продаж по странам Восточной Европы. В том же году назначен руководителем марки «Ауди» в российском представительстве концерна «Фольксваген», с 2001-го возглавлял представительство «Ауди», с 2003-го – вновь созданное подразделение Audi of Russia компании «Фольксваген Груп Рус». С 1 июля 2006 года назначен генеральным директором «Фольксваген Груп Рус».



«В российском подразделении «Ауди» мы начали с продажи сотни машин в 1998 году, а в 2006-м надеемся реализовать десять тысяч автомобилей».

– Жалко! Восемь лет я был руководителем марки... Хотя в 98-м руководить особо было нечем – начинали с нуля. Я пришел в Ингольштадт сразу после университета, и для меня все, чему я научился в профессиональном плане, связано с «Ауди».

– Ваше главное достижение на посту главы российского подразделения «Ауди»?

– Удалось создать команду, в которой каждый досконально знает свое направление. Это лучшие люди на рынке! Считаю, что качества руководителя вообще измеряются умением создать команду. Кстати, именно этим я хотел бы когда-нибудь подытожить работу на нынешнем посту.

– Вы откроете своему преемнику какой-нибудь секрет российского рынка?

– Хорошо знаю г-на Браунера, а он хорошо знает российский рынок. Думаю, очень правильно, что сейчас меняется руководитель. За несколько лет, как говорится, глаз уже замыливается. Не хочу давать советы, чтобы г-н Браунер не начал делать вещи, которые делал я. Как раз преимущество нового руководителя в том, что он видит все по-новому, дает новый импульс развитию марки.

– Вы себя считаете успешным руководителем?

– Откровенно – да.

О РОССИЙСКОЙ СПЕЦИФИКЕ

– Вы один из немногих руководителей иностранных представительств с «неиностранной» фамилией и российским гражданством. Это помогает?

– В концерне работают люди самых разных национальностей. Я никогда не ощущал какого-то особого к себе отношения. Я уверен, что это абсолютно логично – ключевые позиции в американских, немецких, британских компаниях в России будут занимать наши граждане. Потому что это общемировая практика. В Англии – британцы, во Франции – французы. А у нас почему нет? В подразделении Audi of Russia сегодня 33 сотрудника – все россияне. От этого мы не стали работать хуже!

– То есть иностранный менеджер – явление временное?

– Менеджер должен понимать бизнес-процессы и традиции компании, а получить эти знания проще всего в штаб-квартире, чтобы быть проводником ее культуры. Особенно когда компания строится.

– А как же российская специфика?

– Знаете, я бы не сказал, что у России какая-то своя специфика. Даже если она есть, надо как можно меньше о ней думать. Не нужно изобретать велосипед! Есть опыт наших коллег, полученный в свое время на разных рынках. Может, просто изучить инструменты, которыми там пользовались, и понять, какой из них здесь и сейчас можно применить? Мы, когда начинали, часто слышали: «Нет, это в России не будет работать, здесь все по-другому». А что по-другому? Все наши особые условия повторяют те или иные стадии развития того же американского или немецкого рынка.

Но самое главное – нужно смотреть в российское будущее на пять, на десять лет вперед – чтобы увидеть, когда достигнем уровня нынешней Германии или Франции...

Интервью подготовил Антон Чуйкин

Фото: Александр Батыр

КАК И В ПРОШЛОМ НОМЕРЕ, В ЭТОЙ ПОДБОРКЕ СОБРАНЫ СООБЩЕНИЯ О СОБЫТИЯХ В ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ЖИЗНИ МИРОВОГО АВТОПРОМА.

«ДЖЕНЕРАЛ МОТОРС»

заложил первый камень в фундамент будущего завода в Шушарах, где уже в нынешнем году планируют начать крупноузловую сборку «Шевроле-Каптива». Полная мощность предприятия – 25 000 авто в год; штат – всего 700 человек. А вот «Шевроле-Авео» концерн планирует собирать в Польше, создав СП с украинским предприятием «УкрАвто», которому принадлежит контрольный пакет варшавского завода FSO мощностью 300 000 автомобилей в год. Видимо, эти известия спровоцировали рабочих западноевропейских предприятий концерна на забастовки. Встали предприятия «Опель» в Лиссабоне и СААБ в Тролльхеттане, завод коробок передач в Гётеборге и моторный в Зёдертэле. Рабочие опасаются, что «восточные альтернативы» могут выбросить их на улицу.



«ПОРШЕ» уже не удовлетворен 21,2% своей доли в капитале «Фольксвагена» и собирается прикупить еще 3,9%. Казалось бы, скромный шаг, но, перевалив за планку в 25%, «Порше» приобретает так называемый блокирующий пакет, иными словами – право вето на решения руководства концерна. Интересно, что в конце прошлого года глава «Порше» Венделин Видекинг не моргнув глазом заявлял прессе, что «приобретение блокирующего пакета «Фольксвагена» не является нашей целью».

«ДАЙХАТСУ» выбирает между заводом «РосЛада» в Сызрани и новой площадкой под Санкт-Петербургом, чтобы начать сборку своих моделей. Впрочем, Россия – лишь одна из кандидатур на место для нового предприятия, которое должно выпускать автомобили на весь европейский рынок, и шансы у нее не слишком высоки – маленькие машинки здесь не очень-то популярны. В то же время не следует забывать, что «Дайхатсу» фактически принадлежит «Тойоте», а та, как известно, уже обосновалась в Питере. Тем временем группа СОК – владелец завода в Сызрани – можно сказать, решила вопрос о сборке в Ижевске нового «КИА-Рио».

«РЕНО» ведет переговоры с руководством АВТОВАЗа на предмет производства в Тольятти автомобилей на базе «Логана». На этой платформе предлагают создать целых восемь моделей, из которых половина могла бы носить имя «Лада». Мощность нового СП планируется в пределах 450 000 машин в год, но камень преткновения – блокирующий пакет. Французы ставят главным условием сделки обладание им, а это возможно лишь с одобрения «на самом верху». Впрочем, Карлос Гон уже встречался с нашим президентом…

«МЕРСЕДЕС-БЕНЦ», по утверждению главы концерна «Даймлер-Крайслер» Дитера Цетше, в ближайшее время должен стать самым прибыльным изготовителем автомобилей премиум-класса. «Суперпроизводителю – суперприбыль», – сказал Цетше в интервью журналу Capital. Во всяком случае, в будущем году он рассчитывает на солидные 7% прибыли. «Мы маршируем очень быстро и в правильном направлении», – заявил он, подчеркнув, что проблемы с качеством успешно решены. Более того, даже убыточный «Смарт» должен закончить 2007 год с плюсом. Кстати, совсем скоро появится и обновленный двухместный «Фо Ту».



ГАЗу понравился «шопинг» на рынке зарубежных автопредприятий, и теперь он ведет переговоры с английской компанией LDV о приобретении либо лицензии, либо всего завода, выпускающего коммерческие фургоны «Максус». Эти машины полной массой 2,8; 3,2 и 3,5 т были разработаны совместно с корейской «Дэу» – их производят с 2005 года. Как ожидается, «максусы» не сменят, а дополнят «газели» и, возможно, послужат для последней донорами дизельных моторов мощностью от 95 до 120 л. с.



ДЕФИЦИТ БЮДЖЕТА

Николай Мордовцев. Фото: Александр Кульнев





Потеснить КамАЗ и МАЗ на их территории – сделать тягач для работы в России первой задумала «Скания». Другие фирмы год-два присматривались к успеху шведов, а потом кинулись вдогонку. Цена бюджетного тягача по западным меркам смехотворная – 50–60 тыс. евро плюс 10 тыс. НДС и 3–4 тыс. растаможка. Итого набегает 70–75 тысяч. Интересно, а что за эти деньги смогут предложить наши автозаводы?

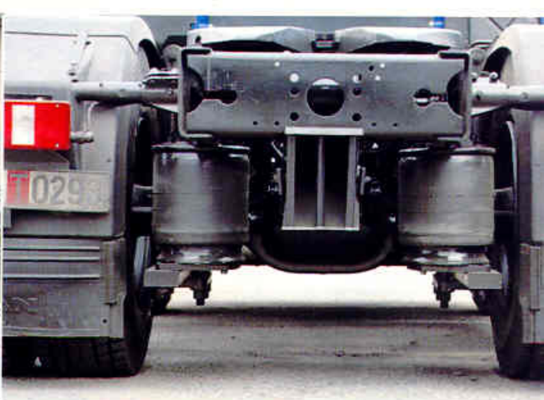
Хотя МАЗ-MAN и отгорожен забором от Минского автозавода, отношения между ними теснее, чем просто соседские. Делятся технологиями, конструкторскими разработками, налаженными связями. Не мудрено, что обе машины оказались с одинаковым силовым агрегатом – турбодизель MAN D2866 Евро III в 410 л. с. и 16-ступенчатая коробка ZF. Если для МАЗ-MAN-543268 других вариантов нет, то МАЗ-5440 был рожден с ярославским мотором ЯМЗ-7511 мощностью 400 л. с. и девятиступенчатой коробкой. Таких «суперМАЗов» в 2005 году продали почти полторы тысячи, а с немецким дизелем в прошлом году заказали в 10 раз меньше.

Для дальнобоя МАЗ наладил выпуск разных ведущих мостов. Один модернизированный с пятисателлитными ступичными редукторами, более широкими тормозными колодками и барабанами. Другой совсем новый, гипоидный (значит – экономичный), с блокировкой дифференциала и с дисковыми тормозами. Пневмоаппаратура на обоих импортная, ABS и ASR, как и положено, – в штате.

Сегодня кабина МАЗ-5440 лучшая из отечественных и легко выдерживает конкуренцию с «бюджетниками». В первую очередь из-за размера: длина – 2150 мм, ширина – 2460 мм, внутренняя высота – 1850 мм, тоннель двигателя возвышается над полом всего на 190 мм. Четырехточечная пневмоподвеска, добротная панель приборов, два спальника, жидкостная автономка-по-



Дизель D2866 мощнее, чем у конкурентов-бюджетников, и давно прописан под кабиной МАЗа. Такой же стоит на чистопородных MAN, сделанных для России (ЗР, 2006, № 2).



У обеих машин пневмоподвеска, но отечественные пневмобаллоны много дешевле импортных, а ходят ничуть не меньше.

«Алюминиевость» приборов MAN, созданных в начале 90-х, осветляет кабину и успокаивает глаза.

Черный – цвет стиля, но не до такой же степени… Оба руля пришли из той эпохи, когда в ступицу еще не прятали подушки, но в руках баранки лежат отменно и приборы не загорожены.

Панель приборов MAN F2000 по нынешним западным меркам старая, однако выглядит современнее новой мазовской.

При сопоставимых размерах кабины МАЗ проигрывает иномаркам в качестве отделки, но зато предложит редкие опции.

догреватель, импортные сиденья – все это бросается в глаза при первом знакомстве. Улучшилось качество окраски – теперь на немецкой линии, а в этом году еще собираются ввести катафорезное грунтование. Пол, двери, боковины у этой кабины – из оцинкованной стали. Крылья, низ дверей, детали облицовки выклеены из стеклопластика.

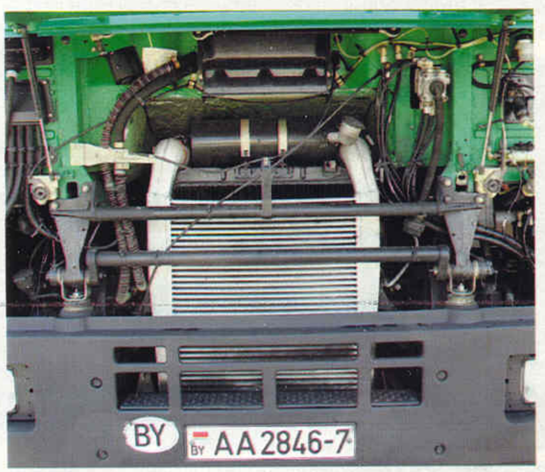
Однако подсчитаем. С установкой немецких дизеля и КП цена на МАЗ-5440 выросла с 30 300 евро до 42 000. Для самых привередливых заказчиков можно добавить электростеклоподъемники, люк в крыше, еще одну, теперь уже сухую, автономку, кондиционер и холодильник. Цена вырастет еще на пару тысяч. И последний довесок – кофеварка за сотню… Гарантия на такой МАЗ – год или 100 тысяч километров, притом клиент может принять участие в приемке машины заводским ОТК.

За МАЗ-MAN в базовой комплектации просят 52 500 евро без НДС. Немало, хотя он собран, по большому счету, на мазовских мостах и раме, но все же велика в цене доля «чистокровной» немецкой кабины от MAN F2000. Она с низкой крышей, однако две спальные полки с почти ортопедическими матрасами помещаются. Ее длина – 2135 мм, ширина – 2400 мм, внутренняя высота – 1600 мм. Кому нужен простор, за высокую – 2080 мм – кабину «Коммандер» придется добавить 5700 евро. Причем у нее четырехточечная пневмоподвеска вместо пружинной и улучшенная отделка интерьера. Сомневаться в немецком качестве не приходится: кабины сварены из оцинковки, многие панели пластмассовые, а краска не шелушится и на пятнадцатилетнем «секонд-хэнде» серии F. Одно плохо – по нашим меркам дороговаты запчасти на кабину. К примеру, ресурс двигателя предсказуем – служить будет долго, а снести бампер, переднюю панель, фары, стекло можно в одну секунду. Ремонт будет стоить хороших денег.

Немецкие фары светят ярче наших, но в три раза дороже.



Найдя другое место поворотнику, на «суперМАЗ» можно было бы поставить еще пару таких фар или скомпоновать их вертикально, как на «Рено-Магнум».



У МАЗа современная подвеска кабины – пневматическая четырехточечная с гидрозамками. Разве что электронасоса подъемника нет, как, впрочем, и на «бюджетниках».

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	МАЗ-5440-069	МАЗ-MAN 543268
Общие данные		
Снаряженная масса, кг	7700	7250
Полная масса автопоезда, кг	до 44 000	до 44 000
Нагрузка на ССУ, кг	11 500	11 200
Максим. скорость (с ограничителем), км/ч	90	90
Двигатель		
ТД, Р6, 12,0 л, 301 кВт/410 л. с. при 1900 об/мин, 1850 Н·м при 900–1400 об/мин		
Трансмиссия		
М16, главная передача – двойная со ступичными планетарными редукторами, с блокировкой дифференциала		
Ходовая часть		
Подвеска спереди – зависимая рессорная, сзади – пневматическая; тормоза – барабанные или дисковые с пневмоприводом и ABS; шины 315/70R22,5		

Одним из больных мест у первых МАЗ-MAN была рама. Несколько таких тягачей довелось увидеть в Якутии – жуткое зрелище. Не столько от самих трещин, змеящихся по лонжеронам, сколько от кустарных ремонтных накладок. Ныне «лестницы» выпускают в трех вариантах; они отличаются длиной упрочняющих вставок, усилителями и формой кронштейнов. За самую надежную в исполнении HD придется доплатить 232 евро – почти даром! Для сравнения: импортные дополнительные галогенные фары стоят 107, а пластиковый солнцезащитный козырек на кабину – 113 евро.

Еще одна новость – на двухосниках намерены отказаться от двухбаллонной пневмоподвески в пользу мазовской на четырех пневмоподушках. Это тоже уменьшит нагрузку на раму.

По цене и богатству предлагаемых опций МАЗ-MAN легко опережает соседа, хотя и здесь у них много общего. В базовой комплектации: темпомат (так на MAN называют круиз-контроль), подогреваемые топливный фильтр и водоотделитель «Сепар-2000», импортные колесные диски и шины. За остальное придется доплачивать. Спойлер на крышу, окрашенный в цвет кабины, стоит 577 евро, воздушная автономка «Эберспехер» – еще 750 у. е. Странно, но находятся покупатели, которым дополнительный отопитель не нужен, а ведь это не предмет роскоши, в отличие от централизованной смазки «Линкольн» за 1800 евро. У нас за такие деньги, конечно же, предпочтут ползать со шприцем, но мотор-то гонять на стоянках – себе дороже. Наверняка тягач без автономки заказывают для работы на коротком плече: известно ведь, что самая теплая постель – домашняя.

Для наиболее тяжелых условий эксплуатации и дальних рейсов предлагают этакий российский пакет опций. Жидкостная автономка за 1100 евро в лютые морозы еще и разогреет двигатель. За большой, 700-литровый топливный бак придется доплатить 200, за батарею емкостью 225 А·ч – 50, за передний мост с дисковыми тормозами – 1100, импортные амортизаторы встанут в 130 и еще 600 за рулевой механизм ZF, кондиционер обойдется в 1100 евро. Холодильник и автомагнитола потребуют еще 410 у. е., однако скрасят суровый быт в поездке. Под высокую фуру за 650 евро смонтируют низкое седло Jost высотой 1150 или 1050 мм, а уменьшить габаритную высоту помогут низкопрофильные (60%) шины.

Последний штрих – запирающаяся на ключ крышка топливного бака за 16 евро. Сумма легко перевалила за 67 тысяч, причем без НДС. Что приобрести, чем поступиться – решает покупатель, жестких рамок нет. Гарантийный пробег – 200 тыс. км или два года. □



Для обоих «зубров» баки делают по одним лекалам, а большой объем в России по-прежнему в почете.

БУДУЩЕЕ - ЗА СРЕДНЕТОННАЖНИКАМИ

Взгляд аналитика

Анализируя макроэкономику России, мы видим, что рост реальных доходов населения и объема розничной торговли опережают рост ВВП и промышленного производства. Еще более высокими темпами растет спрос на коммерческие автомобили, обслуживающие сектор розничной торговли. Изменяется и структура этого спроса.

Во-первых, стали редкостью (доживают свое) чадные и тарахтящие «ЗИЛки» и «ГАЗоны», которых, казалось, чрезмерно много. Нужна современная экономичная и экологичная замена.

Во-вторых, розничная торговля вновь резко меняет направление развития. Если в начале 90-х процветали ларечники, то уже в 2004 г. из общего оборота 5,6 трлн. руб. рынки имели только 22%, а доли гипермаркетов, крупных торговых сетей быстро растут. «Газели», стадами хлынувшие в обслуживание сверхмелкого опта, на наших глазах заменяются среднетоннажными развозниками типа «Coca-cola» и 40-тонными фурами, теснящимися у пандусов гипермаркетов.

В-третьих, кардинально изменились структура и свойства перевозимых товаров: раньше преобладали продовольственные товары и «ширпотреб», а сейчас, с ростом доходов населения, все большую долю занимает бытовая электроника, мебель и другие дорогостоящие товары большого объема. Кроме того, произошла «революция» в упаковке: пластик вместо стеклотары, для защиты электроники - картон и пенопласт, вес единицы объема груза снижается. Произошла унификация типоразмеров тары: для перевозки мелких грузов повсеместно используются европалеты, что определяет как размеры кузовов, фургонов, так и технологию погрузочно-разгрузочных работ. Требования к вместительности растут, а плотность грузов снижается - для многих товаров «Газель» мала, а 40-тонная фура чересчур тяжела. Необходим вместительный и при этом маневренный, заменяющий пятерку «Газелей» развозник с экономичным двигателем.

Российский автопром отреагировал на эти грандиозные изменения скромно: «ЗиЛ» делает «Бычок» (пол-



ная масса 11 т, г/п 6-7 т), «ГАЗ» запустил «Валдай» (полная масса до 7,4 т, г/п до 4 т), а. Да еще МАЗ в небольших объемах выпускает 4370 (полная масса 10 т, г/п 4,6-4,8 т).

Вакуум немедленно начал заполняться импортными, в основном подержанными мало- и среднетоннажниками: WV, DAF, ISUZU, IVECO, MAN, MERCEDES-BENZ, RENAULT, MITSUBISHI, DAEWOO и другими, а сейчас пошли еще и китайские: FAW, Dong Feng, индийские TATA... Все эти производители, как правило, имеют линейку коммерческих грузовиков полной массой от 3,5 до 15 т в различном исполнении (бортовой, фургон, тягач) с несколькими вариантами силовых агрегатов, кабин, колесных баз и с многочисленными опциями.

Даже для промышленности выпускаемая в настоящее время отечественным автопромом гамма грузовиков стала недостаточной. Например, анализ грузопотоков в собственной технологической цепочке ОАО «КАМАЗ» показывает, что наши классические, не говоря уж о тяжелых, грузовики «избыточны». Средняя партия груза - 10-12 тонн, это вдвое-втрое меньше грузоподъемности автопоезда: полная загрузка для них набирается 1-2 раза в смену, поэтому они или простаивают, или идут полупустыми во избежание простоя производства. Удивительно, но эти изменения происходят не только в России: отчеты аналитиков стран с развитой экономикой радикально изменились за последние 2-3 года - от мрачных прогнозов в отношении «среднетоннажников» к признанию этого сектора вторым по величине рынком новых автомобилей.



Логистика, увязывающая цепочки поставщиков, стала инструментом конкурентной борьбы. По данным АСМАП, применение логистических технологий способно обеспечить сокращение уровня складских запасов сырья и готовой продукции на 30-50%, ускорение процесса транспортирования в 1,5-2 раза, улучшение использования производственных мощностей фирм - производителей продукции на 20-50%. Доставка грузов по системе «точно в срок», уменьшение размера перевозимых партий уменьшают издержки (и увеличивают прибыль) на ощутимые величины. Ранее склады проектировались, исходя из норм запаса 15-45 дней, а сейчас на предприятиях развитых стран, как в гипермаркетах - складов нет. Запасы (на часы!) размещаются сразу в производстве - у станков и сборочных конвейеров.

Таким образом, для обеспечения современных потребностей экономики нужна гамма коммерческих грузовиков - как одиночных, так и способных работать с прицепами и полуприцепами, на мягкой подвеске, с экономичным двигателем. Важно, чтобы среди них были имеющие нагрузку на ось не выше 5-6 тонн, иначе будут проблемы с обеспечением перевозок в весеннюю распутицу, когда повсеместно закрывают дороги.

Учитывая, что нефть и вправду стала приближаться к исчерпанию, порождая постоянный рост цен на горючее, расход топлива выходит на первый план. Существовал любопытный перекос тарифов на перевозки, объясняющий популярность «Газели»: полуторка в прошлом году зарабатывала 10 рублей с километра пробега, 3-тонный Бычок - 11, а десититонный КАМАЗ - 14 рублей. На топливо при этом уходило у «Газели» 20% себестоимости, а у КАМАЗа - 35%. Однако на тонну груза КАМАЗ выигрывает почти вчетверо. Теперь, когда жизнь заставляет считать каждую копейку, идущую на топливо, нужна не могучая машина для сельских ухабов, а стройная - для трасс и городских дорог, способная довезти те же 10 тонн, но с расходом топлива 20-25 литров. У КАМАЗА такие результаты удалось получить в союзе со среднеразмерным дизелем Cummins.



Первый камазовский среднетоннажник - КАМАЗ-4308 с двигателем CUMMINS мощностью 125 кВт (167 л.с.), надежным однодисковым сцеплением и современной шестиступенчатой коробкой передач ZF с максимальной полной массой автомобиля 11,5 т сейчас пользуется повышенным спросом. Обладая солидным запасом мощности (в качестве тягача может буксировать прицеп полной массой 8 т), и в то же время маневренностью, он сочетает функции магистрального тягача и развозного автомобиля.

Сегодня на шасси КАМАЗ-4308 различными производителями выпускается более полутора десятков моделей спецтехники: эвакуаторы, автогидроподъемники, различная коммунальная техника и, конечно, промтоварные и изотермические фургоны, рефрижераторы и многое другое. Некоторые новые разработки можно будет увидеть на Московском международном автосалоне-2006.

Борис Морозов

АВТОБУС 26-ГО... КАЛИБРА

Юрий Нечетов.
Фото автора



Несколько лет назад пригородные автобусы почти исчезли с улиц, вытесненные стаями маршруток. Сейчас они вновь возвращаются. Среди новинок – китайский «Дун Фэн 26/35К» (Dong Feng) – индексом обозначено количество мест для сидения и общее.

«Дун Фэн» сделан на шасси среднетоннажника «Исудзу». Достоинства такого решения – простота, надежность, взаимозаменяемость с узлами и агрегатами «донора». Однако есть и минусы. Один из них – высокий пол. Даже маленькие 16-дюймовые колесики не дали никакого выигрыша в сравнении с «пазиком» на больших 20-дюймовых колесах: те же 930 мм от пола до земли. Впрочем, салон высотой 1900 мм и шириной 2200 мм достаточно просторен, а кресла, хотя и узенькие, стоят с шагом 710–760 мм, так что колени в переднюю спинку не упираются.

Другой минус, обусловленный классической компоновкой, – переднюю часть салона занимает капот двигателя. Мотор шумный, даже толстый слой изоляции не способен заглушить тракторный рык турбодизеля «DFM-Камминс» объемом 3,9 л и мощностью 140 л.с. На низких оборотах он ленится, но потом оживает, взбодренный наддувом. Загрузив пассажиров, водителю придется интенсивно шуровать рычагом пятиступенчатой коробки: жаль, избирательность ее тросового привода оставляет желать лучшего. Да и схема переключения непривычна: первая – справа-сзади, а вторая и пятая – почему-то рядом впереди. Зато руль с усилителем легкий, а радиус поворота равен длине автобуса, всего 7,2 м. В русле современных требований мотор отвечает нормам Евро II, пневматические тормоза оснащены ABS.

В России «Дун Фэн 26/35К» стоит $35 тыс. Не сказать, что дешево – ближе к «корейцам» или более крупной павловской «Авроре», ведь обычный ПАЗ-3205 можно купить за $20 тыс. □

Автобус предоставлен компанией «ИРИТО».



Водителю здесь достаточно удобно – наклон рулевой колонки можно изменять, есть две регулировки и у кресла. Жаль, среди приборов нет тахометра.



Шесть кресел правого борта развернуты боком – лицом по ходу их поместилось бы лишь три-четыре. На стойках, в том числе и внизу, для детей кнопки зуммера водителю.

И по классу, и по конструкции Dong Feng 26/35K – аналог отечественного «пазика». Однако «китаец» у́же на 220 мм и поставлен на колеса меньшего диаметра.



ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ
DONG FENG 26/35K

■ Общие данные

Размеры, мм:	
длина	7200
ширина	2260
высота	2900
база	3800
колея спереди/сзади	1835/1612
Снаряженная масса, кг	4700
Полная масса, кг	7500
Количество мест: сидячих/общее	26/35
Максимальная скорость, км/ч	110

■ Двигатель: ТД, Р4, 3,9 л, 103 кВт/140 л. с. при 2800 об/мин, 502 Н·м при 1500–1700 об/мин, Евро II

■ Трансмиссия: заднеприводная, М5

■ Ходовая часть: подвеска спереди и сзади – зависимая рессорная; тормоза – пневматические барабанные; ABS; шины 8,25-16 (205/80R16)



ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ VOLVO FM9 «РЕГИОН ПРОФИ»

■ **Общие данные**

Снаряженная масса, кг 7400
Полная масса автопоезда, кг 44 000
Нагрузка на ССУ, кг 13 000
Макс. скорость, км/ч (с ограничителем) 85

■ **Двигатель:** ТД, Р6, 9,4 л, 279 кВт/380 л. с. при 1900 об/мин, 1700 Н·м при 1200–1400 об/мин

■ **Трансмиссия:** М14, главная передача – одинарная гипоидная с блокировкой дифференциала

■ **Ходовая часть:** подвеска спереди – зависимая рессорная, сзади – пневматическая; тормоза – барабанные с пневмоприводом и ABS; шины 315/70R22,5

■ **Цена:** 110 800 евро (с НДС), ОСАГО, КАСКО (лизинг на 4 года и сервисный контракт)

КОД РЕГИОНА

Николай Мордовцев.
Фото: Александр Кульнев

«Старый друг лучше новых двух» – это не о грузовике дальнобойщика. Чаще в ходу другая присказка – про неотмываемого черного кобеля… В «пожилую» машину (не важно, отечественную или иномарку) сколько ни вкладывай сил, времени и денег – все без толку, былую надежность не вернешь. Срываются рейсы, теряются клиенты, падают доходы. Пора менять машину на новую. Да только какую выбрать?

В конце 2004 года московское представительство «Вольво тракс» продемонстрировало свой «бюджетник» «Регион» и разослало сообщение о его выпуске потенциальным покупателям. Естественно, тягачи предлагались российской сборки, из Зеленограда. В 2005 году планировали продать 200 «регионов», но перевыполнили – продали 262. Новый, 2006 год отметили выпуском «Региона» второго поколения, с приставкой «Профи».

Дальнобойщику кабина, что дом родной, поэтому у «Региона Профи» она самая большая из серии FM – лобастая «Глобтроттер». Внутренняя высота 193 см, тоннель над двигателем возвышается всего на 17 см – гнуть спину, как на первом «Регионе», не понадобится.





Когда-то шведский «Глобус» был пределом мечтаний дальнобойщика.



Дисплей теперь стал русскоязычным.



Крышка головки и поддон D9A сделаны из пластмассы.

С начала 80-х «Глобус» весьма популярен у владельцев «Вольво» не только из-за объема, но и благодаря качеству отделки, продуманному интерьеру. «Бюджетник» для России – не исключение. Добротная обивка, рулевая колонка с широким диапазоном регулировок и фирменным пневмозажимом, удобное сиденье с пневмоподвеской и электроподогревом, сухая автономка, электростеклоподъемники – нет и намека на экономию за счет комфорта для водителя. Над ветровым стеклом трехстворчатый шкаф с двумя отделениями по 33 л и одним 96-литровым. Под спальником тоже место не пропадает: левый ящик для одежды и пожитков, выдвижной по центру – под продукты, правый с внешним доступом – под инструмент. Позаботились шведы о магнитоле и аудиоподготовке, причем управление ею продублировали на пульте у изголовья спальника. Там же клавиши внутреннего освещения и блок контроля автономки. Кстати, наверное, впервые салон оснастили датчиком задымления. Ведь, бывало, водитель угорал на стоянке при работающем двигателе или отопителе. У всех российских «вольво» теперь есть маленький газоанализатор – разбудит, если что.

Шведы первыми в Европе внедрили самые жесткие требования к пассивной безопасности грузовиков. Остальные были просто вынуждены к ним подтягиваться. Кабины «регионов» вполне соответствуют современным нормам, разве что подушек безопасности нет.

Удержать прежнюю цену при более дорогой кабине позволил мотор меньшего объема. Именно с D9A на рубеже тысячелетий начался новый модельный ряд двигателей «Вольво трак». Потом уже сделали флагманский D16C и новейший D13A. Несмотря на

разные объемы и мощность, очевиден единый подход к конструкции. У всех распредвал в головке, четыре клапана на цилиндр, турбонаддув с интеркулером, электронно-управляемые насос-форсунки и новинка – привод ГРМ и вспомогательных агрегатов от шестерни, расположенной перед маховиком. Очень удобно, если надо подключить редуктор или гидронасос для строительных модификаций.

Коль говорим о массе, отметим, что 9-литровый мотор при сопоставимых мощности и моменте легче 12-литрового почти на четверть тонны. Объем системы охлаждения сокращен на 8 литров, масла – в среднем на 10. Однако есть и недостаток – «меньший брат» чуть прожорливее D12: удельный расход – 198 г/кВт·ч против 189.

Наверное, воодушевленные ростом продаж, шведы теперь расщедрились на коробки передач. Вместо 9-ступенчатой предлагают 14-ступенчатую VT2214. (Основная 3-ступенчатая, впереди – делитель, сзади – планетарный демультипликатор. Итого 3x2x2=12 плюс две «черепахи».) Эти КП выпускают с 2001 года, и рассчитаны они на работу с более серьезными двигателями, чем 9-литровый: до 460 л.с. и 2200 Н·м. На «Регионе» они недогружены почти на четверть, поэтому ресурс, наверное, будет вечным. Управление легкое и четкое: основной коробкой – тросами, повышающим и понижающим редукторами – пневматикой от клавиш на рычаге. Особенность «вольвовской» трансмиссии – необслуживаемые карданы. Говорят, крестовин и шлицев хватает на весь срок службы автомобиля. Задний мост «Региона» – удачный синтез высокого КПД главной передачи и хорошей проходимости. Он гипоидный, с блокировкой дифференциала.

В дополнение к рабочим тормозам – электронно-управляемая заслонка на выпуске, согласованная с круиз-контролем. Шведы утверждают, что она одна



Топливные баки у «Вольво» D-образные. Они вместительнее круглых, но проигрывают квадратным. Объем – от 160 до 810 л, для «Регионa» оптимальным посчитали 690. Самосвальным автопоездам для питания гидравлики ставят 160-литровый резервуар.

на 85% уменьшает нагрузку на тормоза. Но, конечно, заслонка не так эффективна, как компрессионный моторный тормоз VEB, предлагаемый в виде опции. У 9-литрового мотора он поглощает около 264 кВт при 2400 об/мин.

«Вольво» представляет шасси «Региона» как не нуждающееся в обслуживании. Кардан не нужно смазывать, подшипники ступиц – регулировать, а масло и фильтры двигателя при благоприятных условиях эксплуатации ходят по 60 тыс. км. Понятно, что «бюджетник» будет нечастым гостем на СТО. Но если понадобится, его рады встретить на любой из 27 станций, от Калининграда до Владивостока. □

СОВЕРШЕННЫЙ ИНСТРУМЕНТ

Игорь Твердунов. Фото автора



ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ
MERCEDES-BENZ SPRINTER

■ **Общие данные**

Снаряженная масса, кг	1930–2600
Полная масса, кг	3000–5000
Объем кузова, м^3	7–17
Макс. скорость, км/ч	135–162

■ **Двигатель:** ТД, Р4, 2148 см^3, 55–110 кВт/88–150 л.с., 220–330 Н·м, Евро IV; ТД, V6, 2987 см^3, 135 кВт/184 л.с., 400 Н·м, Евро IV; бензиновый, V6, 3498 см^3, 190 кВт/258 л.с., 340 Н·м, Евро IV

■ **Трансмиссия:** заднеприводная, М6/А5

■ **Ходовая часть:** подвеска – рессорная: передняя – независимая на поперечной композитной рессоре; задняя – зависимая; тормоза – гидравлические дисковые; шины 205/75R16; 235/65R16; 195/75R16 (сдвоенные)

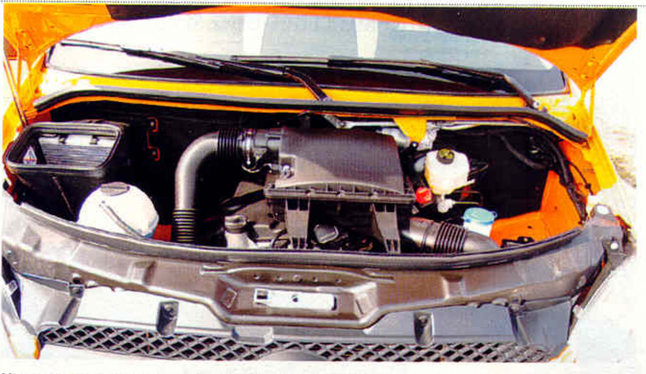
Когда-то давно родители возили меня, малолетнего, к теплому морю. Из всех курортных чудес больше всего запомнились тарахтящие грузовые мотороллеры и их усатые наездники. Я мечтал вырасти и тоже водить такую чудесную технику.

Много лет прошло, и мечта поработать на развозном грузовичке растворилась сама собой. Безвозвратно? Казалось, да, пока… Пока сидящий слева от меня, за рулем нового «Спринтера», коллега-радиожурналист не заявил: «А я бы на таком поработал!». Спустя полдня, сам опробовав новинку, я высказался в том же духе. Все-таки неспроста в любом деле ценится хороший инструмент: он не просто облегчает труд – он вызывает желание работать. Именно таков «Спринтер» – совершенное орудие труда водителя.

Новичку можно наговорить много добрых слов и навесить немало хвалебных эпитетов. Воспринимать их надо с поправкой на то, что речь идет не о легковой машине высокого класса, а о легком грузовике – пусть именитом, но работяге. Какие к черту грузовые мотороллеры! Меняются времена, меняются и понятия о рабочей машине. По удобству, безопасности, экологичности, надежности, оснащению, многообразию комплектаций сегодняшний «Спринтер» даст фору бизнес-седанам недавнего прошлого. Порой только высокая посадка да жесткая подвеска напоминают, что ты за рулем немаленького фургона или автобуса.

Судите сами: три варианта базы, четыре варианта длины, три варианта высоты крыши, полная масса от 3 до 5 тонн, объем кузова от 7 до 17 кубометров, фургоны, автобусы, бортовые машины, шасси для спецкузовов, несколько дизельных моторов и бензиновый двигатель, разные трансмиссии… Число возможных модификаций машины – около тысячи. А еще есть масса дополнительного оборудования. Всего не перечислишь, но некоторые моменты хочется отметить: на «Спринтер», например, можно заказать биксеноновые фары, противооткатную систему или систему, управляющую дверями без ключа. А электронная система стабилизации последнего поколения вообще занесена в стандартную комплектацию.

Два дизеля, рядная «четверка» и V6 с разными вариантами настройки перекрывают диапазон мощностей от 88 до 184 л. с. Все они в базо-



Четырехцилиндровый дизель в зависимости от настроек развивает от 88 до 150 л.с. Наиболее мощный мотор оснащен двухступенчатым турбонаддувом.

Отделка салона и удобство рабочего места – на уровне хорошего легкового автомобиля.





Малая погрузочная высота, широкие двери. Кинуть в кузов лишнюю тонну балласта – пара пустяков.

Длиннобазный грузовик с вместительной двухрядной кабиной – мечта «летучих» ремонтных бригад.





Безопасности легких коммерческих автомобилей в последнее время уделяется все больше внимания. Машины, которыми можно управлять с легковой категорией, обязательно проходят крэш-тесты.

Требуют разбить машину и европейские страховые компании. У них – свой интерес и свои требования: чтобы удар о препятствие со скорости 12 км/ч оставлял лишь минимальные повреждения и, главное, их ремонт не был бы сложным и дорогим. «Спринтер» преуспел на этом поприще, и значит, страховка на него не разорит владельца. Для машины, которая должна зарабатывать деньги, это очень важный показатель.



Под колесами этого фургона мокрое и скользкое покрытие. Перед машиной – стена воды, которую нужно объехать. Поможет в этом электронная система стабилизации.



Маневрировать между конусами на таком длинном автобусе проще, чем кажется поначалу.

вой комплектации оснащаются сажевым фильтром и выполняют нормы Евро IV. Конек дизельных моторов – экономичность. Для тех, кто желает мотор погорячее, – трехлитровая бензиновая «шестерка» мощностью 258 «лошадей».

К бензиновому мотору прилагается пятиступенчатая автоматическая коробка передач. Для дизелей такая – опция; в стандарте с ними работает шестиступенчатая «механика».

Современные развозные автомобили по динамическим качествам подтянулись к легковушкам. Выросли и требования к их безопасности. Регулируемые подголовники, преднатяжители ремней, водительская подушка безопасности – это стандартное оснащение «Спринтера». В дополнение можно заказать фронтальную подушку для пассажира и боковые шторки для защиты головы и грудной клетки.

Еще один специфически грузовой аспект безопасности – крепление груза. Ведь если пара тонн чего-нибудь начнет летать по кузову... Чтобы такого не произошло, машину оборудовали крепкими петлями и специальными профилями, которые позволяют максимально надежно зафиксировать груз. Водителя фургона должна защитить прочная металлическая перегородка.

Конечно, «Спринтер» – автомобиль не дешевый. Платить приходится и за трехлучевую звезду, и за соответствующее марке качество. Но перевозчики платят, а эти люди умеют считать деньги и тратиться только на престиж не станут. Профессионалам – профессиональный инструмент.

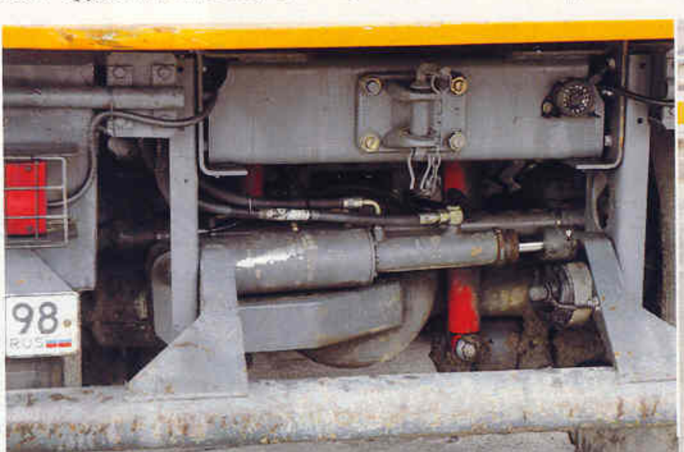
...Недавно пришлось выезжать за город на общественном транспорте. К моему удивлению, вместо замученного старого рыдвана к остановке подкатил снежно-белый «Спринтер» предыдущего поколения. Вежливый водитель, чистый, уютный салон – довезли быстро и с комфортом. Возвращение в вонючем, пыльном, дребезжащем скотовозе показалось пыткой. Есть у человека такое свойство – быстро привыкать к хорошему.

НОВЕЙШАЯ ИСТОРИЯ

Андрей Сидоров.
Фото:
Александр Кульнев

О самосвалах «Глорос» мы рассказывали в ЗР, 2005, № 5.

Машины традиционной компоновки зарекомендовали себя с лучшей стороны – надежны, эффективны, экономичны. Портфель заказов на них потихоньку растет, но аппетит к заказчику приходит во время еды. Тридцать тонн грузоподъемности, конечно, хорошо, а 40 было бы лучше! Спрос, как водится, определил предложение. Одним наращиванием бортов и без того огромного кузова здесь уже не обойтись – нагрузка на мосты и шины вплотную подобралась к расчетному пределу. Поэтому было решено снабдить машину пятой осью. Место для нее присмотрели посередине, между задней тележкой и передними управляемыми мостами. Но дело осложнялось тем, что, во-первых, этому самосвалу предстояло трудиться в непролазной грязи или на каменистых дорогах карьеров, а во-вторых, даже на асфальте при полной нагрузке три неуправляемых моста с базами 1350 и 1850 мм – слишком много. С ними приемлемый радиус разворота выходил за пределы разумного. Иначе значительная часть мощности двигателя расходовалась бы на поперечную деформацию шин, их быстрый износ и бесполезный расход топлива. К тому же тащить за собой столь упрямый



Колеса заднего моста управляются гидроцилиндром.



Из пяти мостов четыре управляемые, средний – подъемный.

«хвост» – значит заведомо снизить проходимость. Но жертвовать такими фигурами – верный способ проиграть партию. И выход сумели найти! Дополнительную, пятую ось (по счету она стала третьей) сделали управляемой и подъемной – прием, известный по магистральным тягачам, здесь пришелся как нельзя кстати.

Однако этого было недостаточно – возросшая нагрузка все еще «ломала» в поворотах шины задней тележки. Поэтому сделали управляемым и пятый (бывший четвертый) мост. Теперь все встало на свои места: колеса идут без бокового скольжения, третья ось, хоть и не ведущая, катится без проскальзывания, а радиус поворота сократился до приемлемых 11,7 м. Причем без потери проходимости.

Но оставалась еще одна проблема. Карьерные дороги можно назвать таковыми лишь формально – поверхность довольно волнистая. И если двухмостовый (или трех-, с балансирной подвеской) самосвал всегда находит с ней полный контакт, то «Глорос» со своими пятью запросто мог оказаться в затруднительном положении. Разумеется, допустить этого не могли, но рессорная подвеска получалась громоздкой и тяжелой. Выручила пневматика: первые два моста и подвесная ось получили по паре пневмобаллонов, еще пара досталась задней тележке. Кроме того, особо нагруженные четвертый и пятый мосты – с балансирной балкой.

Попутно добыли еще одного «зайца» – благодаря пневматике, обладающей к тому же великолепной прогрессивной характеристикой, удалось существенно снизить толчки и вибрации, передаваемые от дороги на раму самосвала.

Годовые эксплуатационные испытания новой машины подходят к концу – результаты их вполне обнадеживают. Близкие по характеристикам импортные «Жинаф» и «Терберг» стоят от 250 до 500 тыс. евро, наша же – около 200. Машины такого класса с конвейера, конечно, не гонят – на 2006 год запланировано всего 60 штук. Каждую собирают под конкретного клиента. И несмотря на то что клиент, как правило, весьма зажиточный, деньги он считать умеет. □

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ
GLOROS A7803D

Общие данные
Грузоподъемность, кг ..37 200 (42 700*)
Полная масса, кг 54 000 (64 000*)
Объем кузова, м^3 25,3
Макс. скорость, км/ч 100

Двигатель: ТД, V6, 24 клапана, 11,9 л, 300 кВт/408 л. с. при 1900 об/мин, 1960 Н·м при 1200–1300 об/мин

Трансмиссия: колесная формула 10х8, М16; раздаточная коробка – двухступенчатая, с постоянно включенным передним приводом

Ходовая часть: подвеска – зависимая пневматическая, тормоза – пневматические двухконтурные; шины передние 445/75R22,5, задние 12.00R24

*При ограничении скорости 60 км/ч.

Под капотом дизель Deutz BF6M, но по заказу установят Cummins ISM420 30.



Особых изысков нет, но рабочее место водителя удобно и функционально.



«ПЕТРОВИЧ»

Николай Мордовцев.
Фото: Константин Якубов

Быть может, кто и зовет его, как товарищ Сухов молодого красноармейца, но мне кажется, правильнее будет по отчеству, как заведено на Руси. Ведь это один из самых уважаемых грузовиков Америки – «Питербилт-387», редкий пока у нас.

В отличие от бескапотников и американских траков в стиле «вестерн», «Петрович» не толкает перед собой стену воздуха. Он ее пронзает – в силуэте кабины преобладает клиновидность. Конечно, воздух зацепится за огромные зеркала, противосолнечный козырек, поручни. Чтобы ослабить вихри, в ближайшем будущем эти детали наверняка заменят видеокамера, стекла-хамелеоны и выдвижные, с электрогидравлическим приводом ступени для водителя. Отметим, что «Питер» выпускают с 2000 года, но и по сей день он не утратил внешней привлекательности, и конкурировать с ним могут только не менее именитые соотечественники. «Носатый» грузовик не вымер в Америке и Австралии, как в тесной Европе, – его ценят за высочайшую безопасность водителя и редкий уровень комфорта. Обратная сторона досто-



Матрас более чем метровой ширины, а шкаф способен вместить солидную видеосистему.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

PETERBILT 387 6x4

Общие данные

Снаряженная масса, кг....................7000
Полная масса автопоезда, кг до 46 000
Нагрузка на ССУ, кг....................18 130
Макс. скорость с ограничителем, км/ч....................120

Двигатель: ТД, Р6, 12,0 л, 309 кВт/420 л. с. при 1400–1800 об/мин, 2000 Н·м при 1100–1600 об/мин

Трансмиссия: М12, главная передача – одинарная гипоидная с блокировкой межосевого дифференциала

Ходовая часть: подвеска спереди – зависимая рессорная, сзади – пневматическая; тормоза – барабанные с пневмоприводом и ABS; шины: впереди – 275/80R22,5, сзади – 445/50R22,5



Есть только одна проблема – выбрать что бы поесть.

На панели 16 циферблатов и 21 переключатель – в ином самолете бывает меньше.

инств – неповоротливость, с которой приходится мириться. Но приверженцы траков есть и в Западной Европе, – там они работают с короткими полуприцепами, поступаясь заработками ради стиля.

Заокеанский драйвер уважает моторы мощностью от 500 л. с., хотя знает, что за удовольствие приходится доплачивать.

На этом «Питербилте» стоит «Катерпиллер-С12» – 12-литровый турбодизель с интеркулером. В зависимости от настройки он развивает мощность 335 – 500 л. с. Залог надежности дизеля – в его конструкции: стальной коленвал, мокрые гильзы, составные поршни – с кованым из жаропрочной стали днищем и алюминиевой юбкой, очень жесткая головка блока с четырьмя клапанами на цилиндр и особая прокладка головки. Ее не требуется подтягивать в эксплуатации. Привод вспомогательных агрегатов – шестернями. Поликлиновой ремень нужен только вентилятору, компрессору, кондиционеру и генератору.

Американцы – известные приверженцы своих автомобилей и вместе с тем консерваторы. Привод сцепления – только механический, усилитель не ставят даже на флагманских моделях, таких, как этот «Питербилт-387». А выжим у него все-таки жесткий.

Тем, кто так и не освоил искусства двойного выжима и перегазовки, предлагают электронно-управляемые механические коробки или классические ГМП. На «капотниках» рычаг КП установлен непосредственно на механизме переключения. Надежно, хотя шума в кабине чуть больше. Европейская мода на 16-ступенчатые коробки (в основном ZF) до Нового Света пока не дошла. Здесь обходятся 10–12 передачами – благо и дизель с огромным крутящим моментом.

Подвеска у «американцев» архаична, как ковбойские сапоги. Передние рессоры хоть и параболические, но непременно на резьбовых пальцах. Кроме них регулярного шприцевания требуют рулевые тяги, шкворни и разжимные кулаки барабанных тормозных механизмов. Каждый ведущий мост подвешен индивидуально, без традиционного балансира. Обычно это двухбаллонная пневмоподвеска с двумя полурессорами, продольными реактивными и поперечной штангами, но уже на сайлент-блоках. У 387-го она дополнена упругими С-образными серьгами. Говорят, именно благодаря им у «Петровича» очень мягкий ход. □

Редакция благодарит компанию «ГУДВИЛ ХОЛДИНГ» за помощь в подготовке материала.



С-образная упругая серьга, а одинарные сверхширокие шины появились в Америке еще в середине 90-х. И хотя они действительно легче двух обычных, наверное, все дело в том, что американцам до смерти надоели футорки.



ЭПОХА ВОЗРОЖДЕНИЯ

Николай Мордовцев. Фото: Александр Кульнев

У единственного в России производителя большегрузных магистральных грузовиков – КамАЗа, похоже, объявился серьезный конкурент. «РусПромАвто» или, как теперь его называют, «Группа ГАЗ» намеревается наращивать выпуск машин новой для нее дорожной гаммы (ЗР, 2005, № 8). Их будет выпускать «УралАЗ». На прошлогоднем Московском автосалоне представили «Урал-6464». Его можно было бы расценивать как очередной прототип, эксперимент с доставшейся миассцам в начале 90-х кабиной от «ИВЕКО Турбо-Стар». Однако уже в ноябре началась серийная сборка бескапотных самосвалов 6х4, а после Нового года РПА купил лицензию у «Рено-Транс» на производство двигателей dCi11. Похоже, «УралАЗ» выбирается из старой советской колеи и новый капотник может стать его флагманом.

Если бы эту разработку «УралАЗа» увидели итальянцы, скинувшие русским за ненадобностью старую кабину! Из всех вариантов ее нынешнего применения этот самый удачный. По сравнению с бескапотниками – нет и в помине шахты моторного отсека. По всей площади – ровный пол, а потолок – под два метра. Сидений (конечно же, с подлокотниками!) только два и между ними легко пройти к спальнику. Подвеска кабины не самая современная, она двухточечная, спереди на сайлент-блоках, сзади на пружинах с амортизаторами. Однако не трясет даже на пустой «голове». Кроме более комфорт-

ной кабины, еще одно неоспоримое достоинство капотника – безопасность при столкновении. О грустном не хочется, но при ударе у бескапотника иной раз сорвет с рамы весь «скворечник» или прижмет ноги. Здесь же, чтобы получить шанс, достаточно элементарных ремней безопасности.

Традиция наших прототипов, тем более спешно строящихся, – низкое качество отделки кабины, где преобладает зловонный стеклопластик. Этот красный «Урал» – исключение: панель приборов уже выглядит вполне прилично. Она из трех частей: верхняя накладка с решетками воздуховодов, средняя – под комбинацию приборов и разные кнопки, нижняя – с консолью, на которой есть даже два подстаканника. Пластик «газелевского» качества вполне достаточен для грузовика. Портит впечатление лишь обивка дверей, дешевый ковролин на полу и то, что удачные шкафчики над ветровым стеклом оказались муляжами. Но чего требовать от машины, сделанной в единственном экземпляре?

Экстерьер – что-то среднее между «американцами» и «Сканией» серии Т. Однако тягач получился очень высоким – от земли до седла 1300 мм! Конечно, «УралАЗ» тяжело расстается с вездеходным прошлым, но гренадерскому росту есть объяснение. Машина обута в высокие ярославские шины, стоит на самосвальной задней тележке с мощными рессорами, а под седлом проставка в 130 мм. С такой конструкцией впору таскать прицепы-тяжеловозы по зимникам наших северов. Магистралям же нужны гипоидные мосты и пневмоподвеска – здесь без импорта не обойтись.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

«УРАЛ-6464» 6х4

Общие данные

Снаряженная масса, кг 9350
Полная масса автопоезда, кг .... до 72 000
Нагрузка на ССУ, кг 15 000
Макс. скорость, км/ч 100

Двигатель: (ЯМЗ-7511) ТД, V8, 14,86 л, 294 кВт/400 л. с. при 1900 об/мин, 1715 Н·м при 1100–1300 об/мин (Renault dCi11) ТД, Р6, 11,1 л, 229–303 кВт/311– 412 л. с. при 1900–2000 об/мин, 1210–1870 Н·м при 1000–1700 об/мин

Трансмиссия: М9, главная передача – двойная, коническая с планетарными ступичными редукторами, с блокировкой межосевого дифференциала

Ходовая часть: подвеска – зависимая рессорная; тормоза – барабанные с пневмоприводом и ABS, шины 315/80R22,5

У «американцев» кабина на одну ступеньку ниже…



Испытательного полигона в Миассе нет, да он, наверное, и не нужен. Тот, кто хоть раз переваливал через Урал, наверняка запомнил местные тягуны – Уреньга, Европа-Азия, Сим... Подъемы вроде небольшие – 2–5%, но затяжные, до 10 километров. Одолеть их зимой с одним ведущим мостом и без цепей на колесах – редкая удача, а на спусках круглый год стоит вонь от горелых тормозных колодок. Потому колесная формула будущего флагмана – 6x4, с блокировками дифференциалов и обязательно многоступенчатые современные коробки, эффективные моторные или трансмиссионные замедлители. И очень нужны мощные надежные моторы.

Приобретая у «Рено» лицензию на 11-литровую рядную «шестерку», ярославцы не ставят крест на своих V-образных двигателях. Нынешний V6 ЯМЗ-7601 при равном объеме тяжелее «гастарбайтера» всего на 50–60 кг, а увеличить мощность с 300 до 400 сил помогли бы унифицированные раздельные 4-клапанные головки. «Озеленить» же выхлоп до уровня Евро III помогут электронно-управляемые мини-ТНВД «Бош». Такие моторы с импортной топливной аппаратурой ярославцы уже три года возят по разным выставкам.



Так чем же осчастливили нас французы? В первую очередь – брендом, хотя нынешние модели «Рено» – «Премиум», «Керакс» и «Магнум» ориентированы на моторы «Вольво». Французской фирмой владеют шведы и ради сокращения издержек собираются переходить на единый, более современный силовой агрегат.

Все же приобретенный дизель нельзя назвать архаичным, хотя он и ведет свою родословную от известного мотора MIDR 06.23.56. На конвейере dCi 11 стоит с 2000 года, диапазон мощности 313–412 л. с., нормы токсичности Евро III. Французы одолели и Евро IV, но запустить в серию не успели. Особенности конструкции: четыре клапана на цилиндр, составные поршни (стальное днище с бобышками и алюминиевая юбка), мокрые гильзы. Блок прочный и жесткий благодаря еще и крышкам коренных подшипников, выполненным единой отливкой, а также литому поддону. Топливная система с общей рампой – «коммон рейл», электронно-управляемый турбокомпрессор. Ресурс при благоприятных условиях – около 2 млн. км. Сцепление – одно- и двухдисковое с гидроприводом, коробки передач – ZF 16S151 и 16S221.

Компрессионного моторного тормоза нет, но заслонка на выхлопе «поглощает» 220 кВт при 2100 об/мин. Возможен отбор мощности для привода гидронасосов и т. п. – значит, этот мотор мы увидим и на больших самосвалах и бетоносмесителях.

«Рено тракс» обещает техническую поддержку нового производства и обучение ярославских специалистов. Им передадут технологии, автоматизированные линии, систему контроля качества. Сборку из SKD-комплектов планируют начать в 2007 году, через год – освоить изготовление блока цилиндров, головки, шатунов и других деталей. Однако и французы сами не делали моторы до последней гайки. Топливную аппаратуру, поршни, кольца и турбокомпрессоры, электронику придется закупать у других фирм.

Объемы производства – около 20 тысяч дизелей в год, а в очередь за ними, помимо «УралАЗа», готовы встать заводы из Минска, Кременчуга и автобусники. □



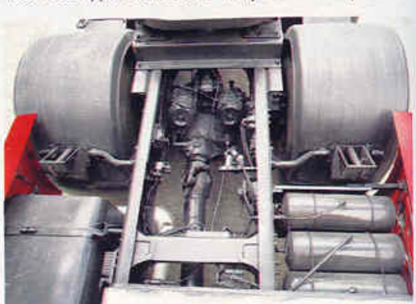
Без моторного тоннеля кабина внутри кажется огромной.



В полке над ветровым стеклом ящики пока не открываются, но телевизор настоящий.



Головки на двигателях ЯМЗ разделили давно, осталось сделать их 4-клапанными. А пока наши 400 «лошадей» на 300 кг «жирнее» импортных.



Мосты с колесными редукторами больше годятся для самосвалов.



Между рамой и седлом от «Йост» – проставка 130 мм.

ПОЛТОРА ПИШЕМ, ДВА В УМЕ

Юрий Нечетов. Фото автора



А что, строительный рынок – вполне симпатичный фон для фотосъемки небольшого грузовичка…

– Слушай, дарагой, цэмэнт отвезешь?

– Сколько?

– Двэ тысячи!

– Не смогу, слишком много.

– Много?!! А сколько ты хочешь?

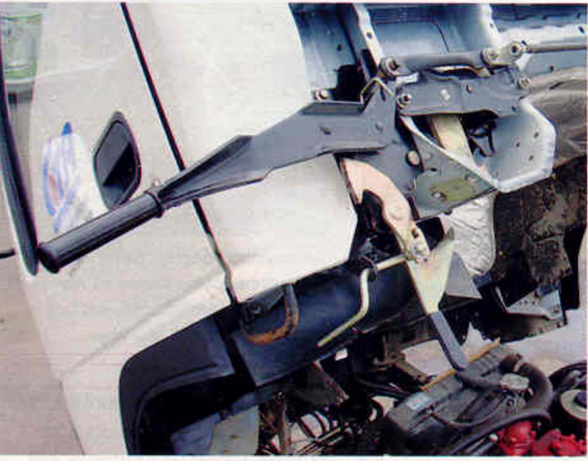
Тьфу, ты… Я ему про килограммы, а он мне про рубли.

Впрочем, две тонны грузовику FAW 1041 вполне по плечу, это как раз его номинальная грузоподъемность на родине в Китае – в другом индексе автомобиля, FAW 2, как раз зашифрована грузоподъемность. В России же полная масса ограничена 3,5 т – мягче требования сертификации, меньше ограничений в городах, да и водителей с категорией «B» найти легче. Так что при снаряженной массе 2180 кг и паре человек в кабине для груза остается всего 1250 кг. Между тем благодаря бескапотной компоновке с коротенькой кабиной длина кузова составляет немалые 3,6 м.

А вот шириной «китаец» не превосходит легковушку –



Все три борта откидываются, погрузочная высота платформы 1000 мм. Воздухозаборник двигателя в достаточно чистой зоне – вверху на задней стенке кабины.



Кабина не должна откинуться вперед ни случайно, ни при аварии. Для ее подъема служат три ручки – собственно замок и два дополнительных запора.



Под кабиной расположен простой и надежный четырехцилиндровый турбодизель – 3,2 л/90 л.с. с интеркулером.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

FAW 1041

Общие данные

Размеры, мм:

длина	5253
ширина	1809
высота	2151
база	2850
колея спереди/сзади	1414/1390
Снаряженная масса, кг	2180
Полная масса, кг	3500
Максимальная скорость, км/ч	110
Расход топлива в смешанном цикле, л/100 км	12

Двигатель: ТД, Р4, 3,2 л, 66 кВт/90 л. с. при 3400 об/мин, 210 Н·м при1900–2100 об/мин, Евро II

Трансмиссия: заднеприводная, М5

Ходовая часть: подвеска спереди и сзади – зависимая рессорная, рулевое управление – червячное с гидроусилителем; тормоза – гидравлические барабанные; шины 6,50-16 (165/75R16)

Цена: от $11 840.

в потоке машин, на тесных улицах, во дворах магазинов и на складах это явное преимущество, к которому прибавляется отличная маневренность. Недостаток же один – в узковатой кабине третий явно лишний, его можно взять только ненадолго.

Внутри заметны огрехи изготовления – неровные зазоры, разномастный пластик с заусенцами, щели в дверях, хлипкие ручки, торчащие головки саморезов, дышащий в руках, как резиновый, бублик руля. Зато на панели «деревопластик», а на руле кожа (!) – вспомнилась поговорка «без порток, но в шляпе»... Впрочем, для рабочего автомобиля красота не столь актуальна, важнее надежность и удобство в эксплуатации – первое прояснит время, а вот второе можно оценить уже сейчас.

Низкий уровень остекления обеспечивает отличный обзор, из оборудования – лишь гидроусилитель руля да простенькая магнитола. Рулевая колонка в широких пределах регулируется по углу наклона, пара регулировок есть у кресла – их диапазоны вполне достаточны, водитель ростом 180 см выберет средние. В машине изрядно трясет, бескапотная компоновка в сочетании с жесткими грузовыми рессорами заставляет «шепотом» перебираться через выбоины. Просвет под прочной балкой переднего моста 160 мм – снег ей нипочем, а пеньки в городе не растут.

Турбодизель объемом 3,2 литра – весьма шумный, особенно на скоростях за 80 км/ч, но и резвый. На низких оборотах есть небольшая турбояма, зато потом все его 90 «лошадей» дружно налегают на постромки. Короткие передаточные числа трансмиссии (порожняя машина легко трогается со II передачи) и сравнительно узкий рабочий диапазон мотора заставляют интенсивно работать рычагом пятиступенчатой коробки передач. Коротенький рычажок прямо под рукой, но четкостью работы похвастать не может, с непривычки иную передачу ищешь несколько секунд. Не-



Регулировки наклона руля и пара стандартных на кресле позволяют выбрать удобную посадку. А вот вместо «деревопластика» сюда бы тахометр.



Хитроумной формы бачок омывателя расположен на лючке отопителя – значит, жидкость в нем не замерзнет в самый сильный мороз.



Рифленая подножка удобна, но окошки для вентиляции внутренней полости двери на зиму лучше закрыть – от дверной панели в бок водителю ощутимо дует.

обычно глушится двигатель – он работает, даже если вытащить ключ из замка, а для отключения топливоподачи есть специальная монетка под панелью. Жаль, отсутствует ручной регулятор оборотов – он нужен, чтобы зимой на стоянке поддерживать тепло в кабине: ведь на холостом ходу дизель почти не греется, в отличие от бензинового мотора.

Вообще, к зиме машину придется готовить: ликвидировать щели под уплотнителями дверей, а внутрь ставить утеплитель, чтобы не дуло из-под ручек, укутывать топливные фильтр и отстойник. Да и аккумулятор, открытый всем невзгодам, хорошо бы прикрыть. Рукастый хозяин наверняка приспособит какую-нибудь «пищалку» на указатель поворотов – блеклые пиктограммы днем не видны, а щелканье реле тонет в рыке мотора.

«Ну, а теперь о цене», как говорят продавцы в электричках. Тестовый FAW 1041 с бортовой платформой стоит $11 840, на гидроусилителе руля можно сэкономить шесть сотен, а за тент доплатить еще $360. Грузовик с отечественным фургоном объемом 12,5 м^3 обойдется около $12 600, изотермический фургон дороже на три сотни. Гарантия на грузовики Первого Автозавода составляет два года или 60 тыс. км, периодичность обслуживания в России пока установлена всего 5 тыс. км. ▫

Автомобиль предоставлен компанией «КОМТРАНСАВТО».

ИМПЛАНТАЦИЯ!



В отделении гоночных технологий «Крайслера» имплантировали 6,1-литровую «восьмерку» HEMI мощностью 420 л. с. с крутящим моментом 569 Н·м (!) под капот «Гранд Чероки». Такой «Джип» разгоняется до первой сотни за 5,0 с и притормаживает лишь за гранью 244 км/ч! Модернизация затронула и систему полного привода: на шоссе она передает 90–95% тяги на задний мост, но при необходимости может тут же перебросить все 100% вперед. «Низколетящий монстр» с индексом SRT-8 снабжен также гоночными тормозами «Брембо», специальными пружинами подвески и амортизаторами «Бильштайн». В Европе за него просят около 80 000 долларов.

АВТОМОБИЛЬ НЕ ДЛЯ… РЕКЛАМЫ

С 1 июля вступила в силу новая редакция закона «О рекламе», наряду с другим значительно ограничивающая как рекламу на дорогах, так и на транспортных средствах. Отныне запрещается совмещение рекламы с дорожными знаками, что вызывало справедливое возмущение водителей. На всех видах транспортных средств общего пользования нельзя теперь рекламировать алкогольные напитки. Этот запрет распространяется и на рекламные щиты, расположенные на улицах. С 1 января 2007 года вводится табу и на распространение рекламы посредством передвижных конструкций, установленных на автомобилях.

ТЕПЕРЬ НЕ СТРАШНО…

Фирмы «Эдша» и «Идент Текнолоджи» разработали новую систему безопасности «Скинплекс» для складной крыши кабриолетов. Датчики, реагирующие на изменение напряженности электрического поля, с легкостью вычисляют опасное положение, например, руки или головы человека, и приостанавливают процесс закрывания верха. Водитель может сосредоточиться на дорожной обстановке и не думать о том, как бы не прищемить косу или нос своим не в меру любопытным пассажиркам.





ВСЕМ ГРУЗОВИКАМ ГИБРИД

«Мицубиси» (а точнее, ее отделение Mitsubishi Fuso Truck & Bus Corporation) выпустила на японский рынок развозной грузовик «Кантер Эко Гибрид» с комбинированным силовым агрегатом. Он первым среди одноклассников сумел выполнить вступающие здесь в силу с августа 2007 года строжайшие экологические нормы – из его выхлопной трубы вылетает на 45% меньше вредностей, чем у обычного «Кантера». Да еще экономится пятая часть дефицитного дизтоплива. Водитель порадуется новейшей автоматической коробке передач «Изомат II», освободившей левую ногу от работы.

ВЫСТАВКИ МЕСЯЦА. АВГУСТ

Дата	Название	Место
3–8	«Автосалон-2006», 2-я специализированная выставка	Нижнекамск, Дворец народного творчества «Техник», пл. Лемаева, 4а
30 августа – 10 сентября	Международный автомобильный салон-2006	Москва, ВЦ «Крокус Экспо», пав. 1, 2, № 1–4, 6, 7, 9, 11, пав. 3, № 6, 7, 9, 11

ЦЕЗАРЬ СРЕДИ ТОРПЕД

«Сименс» представил на выставке Ward's Auto Interiors Show в Детройте новую модульную переднюю панель Cesar, которая на 30% дешевле нынешних и на 15% легче. При этом она позволяет увеличить свободный объем в салоне на 20 литров! Но главное – покупатель сможет заказывать панель «под себя»: отдельные ее элементы стандартизованы подобно магнитолам, их просто вставляют в гнезда в любом порядке – компьютер определит, куда и что «воткнули», и обеспечит работу оборудования. Идея, кстати, давно знакома пользователям PC под названием Plug&Play.



КОГО ЛЮБЯТ УГОНЩИКИ

В последние три года в Москве и Московской области чаще всего объектами угона становилась «Тойота-Ленд Крузер». Далее следовали «Ауди-А4», «лексусы-RX300» и LX430, «Тойота-RAV4», БМВ-Х5, «Фольксваген-Пассат», «Ауди-8» и «мерседесы-ML320», S500. Самые опасные «зоны» для дорогих иномарок – это районы в пределах Садового кольца и юго-запад города. Примерно половина попыток угона – от домов автовладельцев. Чаще всего ночью – с двух до пяти.

«СЛАДКОЕ» ТОПЛИВО

Фирмы BP и «Дюпон» скооперировались для разработки, производства и продажи нового вида жидкого биотоплива для автомобилей – biобутанола. Оно похоже по своим свойствам на этанол, но с меньшим давлением паров, а главное – его можно подмешивать в бензин в гораздо больших количествах, чем спирт, не внося изменений в топливную систему автомобиля. «Гонят» биобутанол из сахарной свеклы, сахарного тростника, кукурузы …

МИНИ-РЕКОРД

Немец Бенно Хониг из Пфорцхайма за десять лет накатал на своей малютке «Твинго» 300 000 км без замены двигателя и коробки передач. Последний комплект свечей работает у него уже 140 000 км, а смену масла хозяин производил раз в… 60 000! Ресурс глушителя – 240 000 км. По словам счастливого владельца, его машинка до сих пор развивает 160 км/ч и кушает 5,3 л бензина на сотню.



ГАРМОНИЧНЫЙ АККОРД

Анатолий Сухов

Прошло три года с момента появления седьмого «Аккорда», и вот мировой бестселлер добрался до вторичного рынка. В России подержанные «аккорды» дешевеют медленно, поэтому даже недавний рестайлинг не смог сбить цены: двух-трехлетки стоят в Москве от 22 до 30 тыс. долларов. Зато на рынке уже можно найти свежих «американцев» – купе и седан, а вскоре, возможно, появятся и дизельные версии из Европы, которые к нам официально не поставляли.

В Россию официально поставляли только «аккорды» для Европы: седан и универсал японской сборки. После рестайлинга 2006 года основные узлы и агрегаты остались прежними. «Аккорд» красив, но нежен: низок передний бампер, да и поворотники в зеркалах заставляют быть особенно аккуратным в узких местах.



СВОЙ–ЧУЖОЙ

Для России предназначались седаны и универсалы только японской сборки (VIN начинается с букв JHM). Специального «пакета» не предусмотрено, это полностью европейский вариант. Впрочем, так у «Хонды» было всегда, и огорчаться по этому поводу не стоит: машина неплохо приспособлена к нашим условиям, только бы передний свес покороче.

Предыдущий «Аккорд», несмотря на отменные ходовые качества, не приглянулся европейцам из-за высокой цены и куцего набора опций. Зато седьмое поколение обзавелось солидным перечнем базового и дополнительного оборудования. Уже в простейшей комплектации Comfort присутствуют шесть подушек безопасности, атермальные стекла, двухзонный климат-контроль, задний столик-подлокотник. Входит в базу и привычный для такого класса машин «джентльменский набор»: электропакет (в том числе складывающиеся зеркала), ГУР, ABS, регулируемая по длине и углу наклона рулевая колонка. В других комплектациях добавляется не так уж





Салон «Аккорда», как всегда, «собран»: минимум клавиш, но все, что нужно – под рукой. В западном варианте на жидкокристаллический экран в центре консоли может выводиться навигационная информация.

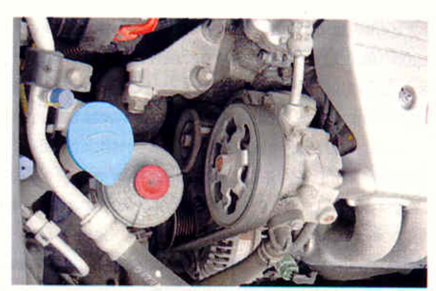
ИСТОРИЯ МОДЕЛИ

- **2002 год.** Представлен седан Honda Accord седьмого поколения. Двигатели – бензиновые шестнадцатиклапанные с системой i-VTEC*, P4: 2,0 л, 114 кВт/155 л.с. и 2,4 л, 140 кВт/190 л.с. Коробки передач – M5, M6 или A5. Привод – передний. Седан и купе Honda Accord для рынка США с двигателями P4, 2,4 л, 122 кВт/160 л.с. и V6, 3,0 л, 182 кВт/247 л.с.
- **2003 год.** Представлен американский аналог Accord – седан Acura TSX (P4, 2,4 л, 147 кВт/200 л.с.). Коробка передач M6 для купе (США). Представлен европейский универсал – Honda Accord Tourer. Первый дизельный двигатель «Хонды»: с системой «коммон рейл» и непосредственным впрыском топлива, ТКР с изменяемой геометрией, 2,2 л, 103 кВт/140 л.с.
- **2004 год.** Гибридная силовая установка для рынков Японии и США: V6, 3,0 л, 176 кВт/240 л.с. + электромотор 12 кВт/16 л.с.
- **2006 год.** Рестайлинг «евроаккорда»: незначительные изменения экстерьера, отделки салона в некоторых комплектациях, система динамической стабилизации (VSA) в базе.

**Позволяет управлять временем открытия и высотой подъема клапанов.*



Двигателей для европейского рынка всего два: рядные бензиновые «четверки» 2,0 и 2,4 л. Отныне трос газа от педали доходит лишь до электронного датчика, а дроссельной заслонкой через сервопривод управляет компьютер. Это позволило оборудовать автомобиль системой стабилизации VSA (Vehicle Stability Assist). В неуверенном запуске зимой обычно виноват разряженный аккумулятор – он невелик. Чтобы застраховаться, следите за балансом тока (например, отключайте противотуманки, если в них нет необходимости).



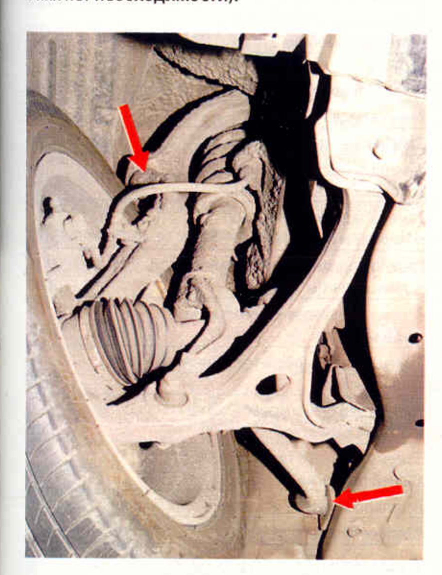
Состояние ремня привода вспомогательных агрегатов проверяется по меткам натяжителя. Он теперь один, поэтому, например, отключить неисправный компрессор кондиционера не удастся. Нельзя заводить мотор и при утечке жидкости ГУР. В случае крайней необходимости, чтобы добраться до сервиса, можно вместо оригинальной жидкости залить PSF для немецких машин (бледно-желтого цвета), но только не «Дексрон» и не ситроеновскую «зеленку» LHM – они раз и навсегда губят насос и рейку.

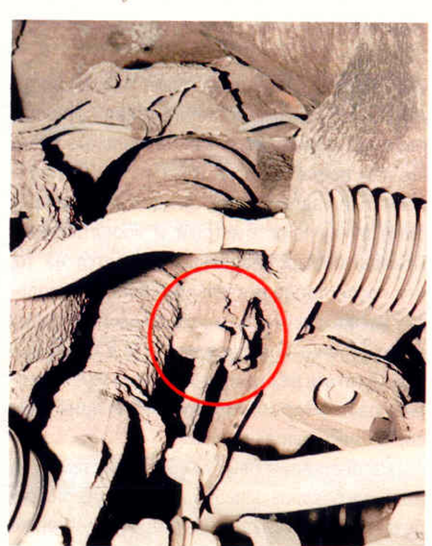


Пластик не только защищает моторный отсек от брызг, но и организует воздушный поток под днищем. Стальная защита ухудшает охлаждение силового агрегата и затрудняет обслуживание. Любите ездить по-раллийному – ставьте сталь.



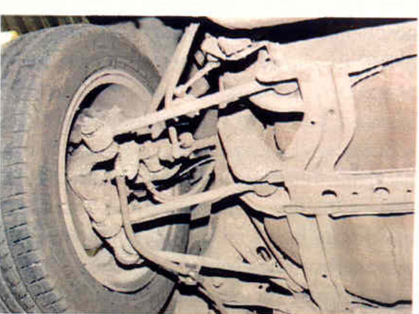
Приводы равной длины с промежуточной опорой – безусловное достоинство: меньше увод при разгоне и торможении двигателем.





Хондовская «двухрычажка» с вильчатым рычагом вокруг ШРУСа (наследие еще первых «аккордов») обеспечила отменную управляемость в сочетании с комфортом. Главное внимание – втулкам стабилизатора и верхней опоре (стрелки) и стойкам стабилизатора. В кружке – тяга датчика положения кузова, отвечающего за автоматическую регулировку фар.





Задняя «пятирычажка» – как у шестого «Аккорда», лишь поворотный кулак (к которому крепятся рычаги) – алюминиевый. Главное внимание здесь также стойкам и втулкам стабилизатора.

много. Наиболее ценные опции – система динамической стабилизации VSA и подогрев передних сидений – входят уже в сравнительно недорогой вариант Sport. Туда же прописали легкосплавные колеса увеличенного диаметра (16 дюймов), кожаный руль, датчик дождя и, как ни странно для «спорта», макияжные зеркала и круиз-контроль. Более дорогой Type S с мотором 2,4 л получил спортивный «обвес», ксенон и противотуманки, но лишился обогрева сидений. Зато топовый Executive с кожаным салоном, биксеноновыми фарами, люком с электроприводом, CD-чейнджером и передним боксом-подлокотником пользовался в России наибольшим спросом.

К сожалению, в новом поколении нет ни столь любимого поклонниками «Хонды» горячего «Type R», ни полноприводника. Себя-то японцы не обделили: у них продается и Wagon 4x4, и заряженный «Аккорд» (2,0 л, 220 л.с.), словно в издевку названный «EuroR». Заокеанские аналоги представлены в двух лицах: «Хонда-Аккорд» (седан и купе) и «Акура TSX» (седан). Люксовая версия «Акура TL» только формально относится к семейству «Аккорда»: у них почти нет общих кузовных деталей, разные двигатели, база, отличия в подвеске.

«Американцы» привлекают возможностью заказать автомобиль с мощной (от 240 л.с.) V-образной «шестеркой» (их, как правило, и ищут только в таком варианте). Второй плюс – более просторный и комфортабельный салон (например, у «Акуры TL» 2004 мод. года трехзонный климат-контроль с датчиком солнечного осве-



Универсал отличает своя, более компактная подвеска с разнесенными пружинами и амортизаторами. Здесь, как и у седана, регулируются и схождение, и развал. Ходимость – столь же высокая.



Ржавые точки на капоте – болезнь новых «аккордов». Детали меняли по гарантии, но заводской грунт все же лучше сервисного – так что одиночные дефекты лучше устранить. Связаны же они, скорее всего, с качеством металла. Японский вторчермет?

щения, 10 электрорегулировок водительского кресла и достойная аудиосистема).

ДОЛГОЖИТЕЛИ

На рядных «четверках» хондовцы давно собаку съели. В России эти высокофорсированные двигатели при должном уходе обычно переживают автомобиль, выдерживая без капремонта свыше 300 тыс. км. «Квадратный» (86х86 мм) двухлитровый мотор, выпускавшийся более десяти лет с небольшими изменениями, прописался и на новом «Аккорде» вместе с его длинноходным аналогом объемом 2,4 л (см. Историю модели). Первый по современным меркам «разжат» (степень сжатия всего 9,6:1) и при необходимости переварит и А-92 вместо рекомендованного АИ-95. Впрочем, машине с АКП 92-й подойдет в любом случае, лишь бы не оказался суррогатом. Со свечами зажигания обычный российский бензин (особенно высокооктановый) расправляется быстро, поэтому разоряться на дорогие иридиевые смысла нет. Привод ГРМ здесь цепной, поэтому объем регламентных работ по двигателю минимален. Межсервисный интервал – 15 тыс. км.

Состояние систем охлаждения и смазки – первая забота покупателя подержанного авто. Густая коричневая «мазь» под крышкой головки цилиндров чаще встречается на «американцах» (повод провести углубленную диагностику). Забитые же пухом и грязью радиаторы – на всех машинах. Здесь они расположены один за другим, поэтому чистота обоих – непременное условие нормального охлаждения двигателя. Перегрев губителен для любого мотора, а для форсированного хондовского – особенно. Проверьте уровень жидкости в расширительном бачке и (после остывания мотора) в радиаторе.

«Шестерки» не менее надежны, но весьма дороги в обслуживании и ремонте. Поэтому, учитывая американское происхождение этих машин и отсутствие гарантии, смотреть их надо вдвойне тщательно.

Гибридные «аккорды» из США вряд ли скоро появятся в России, а вот первый хондовский турбодизель с непосредственным впрыском, вызвавший такой восторг у европейцев, уже предлагают на заказ.



Противотуманки часто трескаются от перегрева. На новой машине – поменяют. Но зачастую виноват сам владелец: грязная фара нагревается куда больше чистой, а холодный душ из глубокой лужи куда опаснее мелкого дождичка. Поэтому протирайте стекла почаще и не используйте противотуманки вместо головных фар, хоть закон это и разрешает. Дороже выйдет. А вот если вдруг запотела основная фара – сразу же в гарантию: такой дефект проявляется лишь в самом начале. А коли с рождения фара сухая, то останется такой всегда.

НЕ МЕШАЙ МАШИНЕ ЕХАТЬ

Трансмиссия «Аккорда» слывет надежной: задумываться о замене сцепления или фрикционов АКП приходится, как правило, не раньше чем после пробега 200 тыс. км. Пятиступенчатый «автомат» на сегодняшний день – один из лучших: быстрый и «понятливый». Правда, иногда владельцы жалуются на то, что после продолжительной (более нескольких часов) стоянки в начале движения происходит странный щелчок или стук в трансмиссии. Пугаться не стоит: это система VSA проверяет работу тормозов, поочередно прижимая тормозные колодки.

На рестайлинговых машинах система VSA входит в базовое оснащение. А так как она работает во всем диапазоне скоростей, корректируя траекторию движения (тем настойчивее, чем ближе автомобиль к скольжению), то любителям резких перестроений и быстрых поворотов нужно считаться с ускоренным износом тормозных колодок и дисков.

Подвеску новый «Аккорд» практически полностью позаимствовал у предшественника (ЗР, 2004, № 7, с. 194). Быстрее всего здесь изнашиваются копеечные втулки стабилизаторов (40 тыс. км), чуть дольше (50–60 тыс. км) работают их стойки, около 100 тыс. км выдерживают шаровые опоры верхних рычагов (меняется рычаг в сборе). Остальные элементы служат по 150 и более тысяч, а задние рычаги практически неубиваемые (ДТП – не в счет). Таким образом, расходы первого, а то и второго владельца на подвеску – весьма умеренные. Кстати, «Хонда» – одна из немногих фирм, сохранившая верность стальным рычагам. Из новомодного алюминиевого сплава лишь массивный задний поворотный кулак – абсолютно оправданное решение.

НЕКОТОРЫЕ РЕГЛАМЕНТНЫЕ РАБОТЫ (ЗАМЕНА)*

Наименование позиции	Периодичность, тыс. км (лет)
Масло в двигателе (SAE от 5W30 до 5W50, не ниже SJ) и масляный фильтр	15 (1)
Топливный фильтр	30*–45
Воздушный фильтр	30
Фильтр вентиляции салона	30 (1*–2)
Свечи зажигания	15–30
Масло в МКП (Honda MTF)	60 (3*)
Масло в АКП (ATF Z1)	45*–60 (3*)
Жидкость ГУР (Honda PSF)	200*(10*)
Жидкость в тормозной системе (DOT-4)	45 (3)
Антифриз на гликолевой основе (синий или зеленый)	40 (2)
TEXACO (красный)	100 (5)

**В порядке рекомендации.*

ПРИМЕРНАЯ СТОИМОСТЬ РАБОТ У ОФИЦИАЛЬНОГО ДИЛЕРА

Работа	Стоимость, долл. США
Диагностика электронных систем автомобиля	40
Диагностика состояния кузова (осмотр) / подвески	10/25
Замена масла и фильтра*	20
Замена сцепления*	220–250
Замена передних тормозных колодок / и дисков (пара)	40/80
Замена задних тормозных колодок / и дисков (пара)	35/70
Замена подшипника передней / задней ступицы	70/40
Замена втулок переднего/заднего стабилизатора	40/40
Замена стоек переднего/заднего стабилизатора	35/35
Замена верхней шаровой опоры в сборе с рычагом	80
Замена верхнего правого рычага задней подвески	35
Регулировка углов установки всех колес	50

**Рядные двигатели.*

ПРИМЕРНАЯ СТОИМОСТЬ ОРИГИНАЛЬНЫХ ЗАПЧАСТЕЙ

Запчасть	Стоимость, руб.
Передний сальник коленчатого вала*	340
Водяной насос*	4130
MTF / PSF-2, за 4 литра	740/2950
Комплект сцепления*	13 490
Подшипник передней / задней ступицы	3900/5110
Комплект передних / задних колодок дискового тормоза	3430/2150
Комплект передних / задних дисков	14 320/6010
Стойка стабилизатора переднего / заднего	2290/3540
Верхний рычаг в сборе с шаровой опорой	5470
Нижняя опора (кулак в сборе)	9740
Передний / задний амортизатор	3700/6410
Удлиненный правый верхний рычаг задней подвески	3260
Крыло переднее	9010
Капот	12 810
Бампер передний неокрашенный	12 520
Блок-фара / противотуманная фара	11 400/5110

**Рядные двигатели.*



Американский аналог «Аккорда» – «Акура TSX» попадается и на российском рынке.

КАК-ТО НЕАККУРАТНЕНЬКО...

Ложку дегтя в бочке меда распробовали вскоре после начала продаж новых «аккордов». В интернете появились сообщения о проблемах с регулировкой колес задней оси: развал правого заднего никак не лез в установленные для него рамки, оставаясь далеко в «минусе» даже у новых авто. К счастью, въедливых клиентов оказалась немного. Кого-то убедили в необходимости врожденной «хромоты», кому-то переварили гайку на подрамнике, а кому-то его поменяли на такой же. О скрытой пользе несимметричности подвески можно только догадываться, но, похоже, сколько-нибудь заметного влияния на управляемость и износ шин она не оказывает. Впрочем, после рестайлинга эта особенность конструкции исчезла. А для «аккуратистов» в каталоге есть удлиненный верхний рычаг – он выправит осанку автомобиля раз и навсегда. Того же эффекта можно достичь, доработав отверстие под болт крепления круглым напильником, но уже без одобрения «Хонды».

Другая неприятность в первый же год продаж была устранена по гарантии. Речь идет о перепрограммировании блока управления электроприводом пятой двери на универсале. Газовые упоры не всегда удерживали тяжелую дверь, и та после подъема могла самопроизвольно опуститься на голову владельца. Теперь мотор удерживает ее в любом случае, а при ослаблении упоров блок управления записывает соответствующую ошибку.

Кстати, «Хонда», несмотря на использование мультиплексных шин, до сих пор не отказалась от удобной самодиагностики: коды неисправностей можно считать без дополнительного оборудования, замкнув скрепкой диагностический разъем и включив зажигание.

ПРЕЕМСТВЕННОСТЬ ПОКОЛЕНИЙ

Рестайлинг нынешнего года, по сути, не затронул начинки седьмого «Аккорда». Изменились решетка радиатора и рисунок колес, появились бескаркасные щетки и внутрисалонное зеркало с автозатемнением, увеличился задний спойлер на «Турере», а в штатном оснащении добавилась система VSA. Что ж, наверное, не стоит менять то, что хорошо работает. Ведь в прошлом году по данным анализа, проделанного независимым английским страховым агентством Warranty Direct, более 55 000 автомобилей именно «Аккорд» были признаны самыми надежными среди подержанных машин. □



Стильный заокеанский «Аккорд-Купе» заказывают с самым мощным двигателем 3,0 л. Двух-трехлетки стоят около 30 тыс. долларов.

Благодарим дилерский техцентр «ФК МОТОРС» за помощь в подготовке материала.

ДРУГ ЧЕЛОВЕКА

Евгений Борисенков, Игорь Козлов, Виталий Урюков. Фото: Константин Якубов

Большие автомобили у нас любят не только за престиж – они и в хозяйстве сподручнее. До недавних пор идеалом служила «Волга» с почти необъятным, хоть и бестолковым багажником. Нынче поклонников крупных форм поубавилось – вместо безразмерных машин люди стали приобретать вместительные. Такие, например, как «Рено» с дружелюбным именем «Кангу». Есть они и на вторичном рынке.

ПРАВИЛА ТОРГОВЛИ

На площадке трейд-ин официального дилера «Рено» ЗАО «Мосрентсервис» можно встретить не только авто «своей» марки. При покупке нового в зачет идет любой автомобиль, за исключением эксклюзивных (редкие не пользуются устойчивым спросом) и «праворуких» моделей. Сверх того существует возрастной ценз – срок эксплуатации изделий отечественного автопрома не должен превышать пяти лет, иностранного – десяти. Где приобретали машину, совершенно не важно, были бы надежные документы. Зачетную стоимость дилер определяет по европейской программе «Рено» с пробегом», адаптированной к местным условиям. Реально получается среднерыночная цена за вычетом 15%. Возможен и так называемый быстрый выкуп. В этом случае вместо новой машины дилер выкладывает на бочку деньги, удержав около 30% за срочность. Самый дорогой товар – тот, что принят у владельца на комиссию. Он и назначает свою цену. Сильно жадничать при этом не стоит: по истечении месяца с неликвидов начинают брать плату за хранение – по 50 рублей в день.

Подготовка к продаже для непрофильных марок сводится в основном к мойке-химчистке. У «Рено» дополнительно устраняют дефекты, непосредственно влияющие на безопасность движения. Более основательный ремонт сделают лишь по заявке – продавца или покупателя. Дело стоящее, так как в этом случае на услугу действует специальная «внутренняя» цена. Успокоят клиента также фирменные обязательства на сделанную работу и запчасти. Поборникам гаражного сервиса придется ограничиться юридическими гарантиями.

Благодаря значительным закупочным скидкам и небольшим вложениям в предпродажу отпускные цены на здешнем вторичном рынке умеренные – чуть ниже среднестатистических. Но не только это привлекает клиентов. Здесь водится довольно экзотический представитель автомобильной фауны – «Рено-Кангу». Застать его на площадке непросто – более

Имея «Кангу», переждать непогоду можно и на улице!





Сдвижная дверь и складные сиденья – черты истинного универсала.





Тахометр на приборном щитке очень кстати – небольшой мотор приходится часто крутить.

половины вторичных машин работало в коммерческих предприятиях и по выходе на покой охотно раскупаются тамошними сотрудниками. Секрет прост – пассажирская модификация (речь идет именно о ней) хоть и трудится на посылках, но возит не кирпичи и цемент, а одного-двух работников, да к тому же без багажа. Обслуживают этот транспорт конечно не в гаражах, а дилерских центрах по установленным графикам. А значит, следующему владельцу перепадет поездивший, но ухоженный автомобиль с открытой родословной. По счастью, приличная часть все же достается трейд-ину. Здесь же можно найти экземпляры от частников. У них, как правило, меньший пробег, зато стоят они на 5–7% дороже. Экономического обоснования у разницы цен нет – работает лишь человеческий фактор.

Дилерские автомобили 2001–2005 гг. можно купить только с одним двигателем – 1,4-литровым 8-клапанным, рассчитанным на 92-й бензин. У «серых» машин (большинство – 1998–2000 гг.) вариантов больше – бензиновые моторы объемом до 2 л, АКП и непопулярный у нас дизель. Цены на весь ассортимент колеблются от $6 до 13 тыс. Объем продаж относительно невелик – 8–10 «Кангу» в месяц.

УНИВЕРСАЛ

Застать в наличии подходящий автомобиль удалось, лишь прибегнув к предварительной записи. Грузопассажирский «Рено-Кангу» 2003 года с пробегом 49 тыс. км предлагали за $11 тыс. (стоимость нового $15,1 тыс.). В базовую комплектацию вошли центральный замок и две подушки безопасности, в качестве

Удобно и безопасно: высокая посадка, пара подушек, огромные зеркала…



Для удобства пользования антресолью за противосолнечными козырьками предусмотрен второй вход.




Торсионная подвеска с лежачими амортизаторами компактна, но не слишком комфортна.


Судя по мощной защите, автомобиль предназначен не только для гладкого шоссе.

опций присутствовали: сигнализация, коврики и полка над ветровым стеклом.

Создатели «Кангу», пожертвовав стремительными обводами, сумели построить несколько неуклюжий на вид, но удивительно функциональный автомобиль. В нем удобно ездить: простенькие по форме сиденья хорошо держат тело, но нигде не жмут. Высокая посадка обеспечивает прекрасную обзорность и комфортна не только в городе, но и в дальнем путешествии. В меру короткая подушка не давит под коленями, а кинематика педалей не вынуждает дотягиваться и сползать вперед. Сзади, при необходимости, поместятся четверо. Троим пассажирам среднего телосложения здесь, по крайней мере, дышится легко, благо потолок высоко и воздуха много. Правда, из-за огромной площади остекления в сочетании с глухими задними окнами летом воздух будет горячим. Без кондиционера к теплому морю лучше не собираться – шанс превратиться в жаркое слишком велик.

В багажнике легко поместится необходимый в дальнем путешествии скарб, а сверх того войдут надувная лодка, мангал, аварийный запас бензина и пресной воды. Болтаться по кузову багаж не будет – в отсеке достаточно крепежных петель. Абсолютно ровный пол (спасибо компактной торсионной подвеске!) вдобавок покрыт легко моющимся резиновым ковром с отменными фрикционными свойствами. Задний диван складывается в два приема – сперва спинку кладут на подушку, а затем бутерброд устанавливают вертикально. В полученной кубатуре без труда помещается пара холодильников среднего размера. Надрываться грузчикам не придется, ведь внутри можно встать чуть не в полный рост, а погрузочная высота едва выше колена. При этом покоящаяся на газовых упорах задняя дверь служит надежным укрытием от непогоды. А вот закрывать ее неудобно – удержать немалую массу за единственное углубление в торце, да еще с перехватом на середине хода под силу лишь гуттаперчевым мальчикам. Если не придерживать, удар получается настолько сильным, что машинка от боли откатывается вперед. Реже встречаются варианты с распашными задними дверями, еще реже – с двумя боковыми (справа и слева).

Интересно, что у подъемной двери самоустанавливающаяся петля замка свободно качается, не замыкая силовую структуру проема даже при опущенной двери. И заметьте, на ходу не скрипит! Вот что значит достаточная жесткость кузова. Кстати, столь же молчаливы и огромные, почти плоские панели внутренней отделки кузова. Даже недовернутые кое-где саморезы (того и гляди свалятся на голову пассажиру) крепления полки над ветровым стеклом и болтающаяся в гнезде родная магнитола посторонних звуков не издают.

Традиционно для «французов» размещение запасного колеса – снаружи кузова под задним свесом. Случись прокол – не придется выгребать на асфальт содержимое багажника. Автомобиль вообще отличает множество тщательно продуманных решений.

Регулируемое крепление ремня напоминает: на безопасности в «Рено» не экономят.



Взять хотя бы систему микроклимата для аккумулятора – с персональным воздуховодом и теплоизолирующим щитком. В таких райских условиях ему наверняка суждена долгая жизнь. Хорошее впечатление оставил осмотр нижней части машины. Простые подвески выглядят долговечными, выступающих элементов под днищем нет, а все уязвимые места надежно прикрыты стальными экранами. В сочетании с большим дорожным просветом это позволяет безбоязненно ездить по грунтовым дорогам.

Но не стоит думать, будто «Кангу» – идеальный автомобиль, кое-что все же не понравилось. Откуда взялась нелепая пробка бензобака, которую при заправке приходится держать в руках – положить некуда, а в карман куртки она не помещается? Откидывающийся вперед капот на широкой машине вряд ли оправдан, так как даже при ежедневном обслуживании вынуждает водителя ходить вокруг да около.

Неудобны явно приделанные «по месту» клавиши электростеклоподъемников, неудачно расположен перекрытый спицей руля дистанционный аудиопульт. Не так-то просто добраться до заднего сиденья – из-за отсутствия поручня тело в какой-то момент повисает в воздухе, а затем с маху падает на стоящий колом замок ремня безопасности. Дополнительные неудобства доставляет высокий тоннель пола и ограниченное пространство для ступней.

Поражает тяговитость скромного моторчика объемом всего 1,4 л, к тому же восьмиклапанного. Есть и немалая заслуга коробки, передаточные числа которой идеально сочетаются с характеристикой двигателя. Подвеска «Кангу» жестковата, что, впрочем, соответствует идеологии семейного грузовичка. Ведь эта машина так и просится в помощники любителям активного отдыха, путешествий и просто практичным хозяевам, предпочитающим функциональность красоте. Честный автомобиль, хотя мог быть и подешевле. ▫

EXCELLENT®

Эволюция защиты

В одном из предыдущих номеров мы рассказывали о недостатках охранных систем одностороннего доступа, использующих популярный алгоритм кодирования Keeloq. Используя «проколы» этого алгоритма, преступники, вооружившись интеллектуальным код-граббером, могут без особого труда угнать автомобиль, не прибегая к банальному взлому. Вкратце напомним суть проблемы.

Предположим, вы решили поставить автомобиль на охрану, нажали на соответствующую кнопку на брелоке охранной системы, однако никакого ответа не последовало. Ругая на чем свет стоит, «глупую электронику», вы пытаетесь еще раз нажать на кнопку постановки, а затем и на другие кнопки брелока, и, наконец, чудо – машина благополучно ставится на охрану. Не правда ли, знакомая ситуация? На самом деле система не была неисправна. Просто за дело взялся код-граббер. Поставив радиопомеху, не позволившую системе принять сигнал от брелока, он записал в память коды кнопок снятия и постановки. Затем в эфир был послан записанный код, и система встала на охрану. А в распоряжении угонщика появились коды снятия с охраны, которые позволят ему в любое удобное время завладеть вашим автомобилем.

Решений у этой проблемы несколько. Одно из них - **Excellent Evolution 2** от компании Magic Ring. Эта серия, включающая в себя модели Comfort, Continent, Country, Capital и City (все с индексом «2»), унаследовала лучшие черты предшественников - надежность и «дружелюбность» - и подняла надежность защиты на новый уровень благодаря новой платформе, на которой построено программное обеспечение.

Evolution 2 получила новые микропроцессорные брелки. Именно микропроцессор позволяет, не отказываясь от алгоритма Keeloq, противостоять новым интеллектуальным код-грабберам. Каждый брелок имеет уникальный ключ шифрования, а постановка и снятие с охраны разведены по разным кнопкам. Это сделано, скорее, для спокойствия владельца, чем по технической необходимости. Дело в том, что в новых системах применена отложенная инкрементация кода. Сразу после успешной постановки автомобиля на охрану брелок и базовый блок системы делают «перескок» (синхронно увеличивают номер следующей ожидаемой/излучаемой команды), и запись код-граббером сигналов брелока становится бессмысленной - все полученные злоумышленниками коды мгновенно «устаревают».

В результате нерешенной остается лишь одна проблема Keeloq - «глухая» помеха, когда ни один сигнал брелока системой не принимается. В этом случае не стоит уходить от автомобиля за запасным брелком, надо открыть дверь ключом и снять автомобиль с охраны с помощью ПИН-кода. Соответственно, если не удается включить охрану с брелока, надо сделать это при помощи кнопки ввода ПИН-кода. Система при этом не будет принимать сигналы брелока до снятия с охраны: код-граббер угонщику не поможет.

Претерпел изменения и брелок-метка. Здесь применен алгоритм, который можно назвать «нужный код в нужное время». Охранная система и метка постоянно и синхронно меняют номер посылки, и любой записанный сигнал становится недействительным для системы буквально через секунды. Ну а микроиммобилайзеры обрели по-настоящему сверхзащиту. Команды стали динамическими (т.н. «плавающий код»), в то время как у предшественников защита команды обеспечивалась только сложным для перехвата способом передачи и уникальностью номера самого микроиммобилайзера. Угонщик мог записать коды команд с помощью электронного «жучка» и впоследствии нейтрализовать микроиммобилайзеры, даже не прибегая к их поиску. В **Evolution 2** такая возможность исключена даже гипотетически.

Изменения коснулись не только защитных функций. Комплект легко инсталлируется в автомобиль по схемам из руководства пользователя, необходимо лишь минимальное программирование системы с брелока: настройка датчиков, установка основных функций или измерение оборотов двигателя (если нужен дистанционный запуск). Правда, если требуется учесть конструктивные особенности автомобиля или особые пожелания владельца, придется воспользоваться компьютерной программой Magic Tuner, приобретаемой отдельно. С ее помощью можно настроить почти сотню параметров, например:

- произвольное назначение алгоритмов работы входов и выходов позволяет полностью использовать возможности системы в зависимости от условий подключения;
- сервисные беспроводные реле позволяют управлять различными устройствами (замки капота и багажника, стеклоподъемники и др.), если выходов на разъеме базового блока недостаточно;
- работа режима защиты от захвата зависит от того, какие датчики подключены при установке: датчик скорости автомобиля, датчик оборотов двигателя или стояночного тормоза.

В распоряжении установщика или пользователя есть целый ряд управляющих функций и особых режимов:

- охрана с работающим двигателем без ключа в замке зажигания;
- режим турботаймера: включается при вытягивании «ручника» или при переводе АКП в положение «парковка», а при подключении к тахометру может включаться автоматически;
- дистанционный запуск двигателя (только в Comfort2 и Continent2) по таймеру обратного отсчета, по суточным таймерам или по сигналу внешнего устройства;
- управление замком багажника, в том числе в режиме охраны;
- управление пейджером: поддерживаются пейджеры семейства Magic Pager;
- блокировки двигателя: проводная и при помощи микроиммобилайзера, с задержкой между включением и возможным запретом одной них при движении;
- управление стеклоподъемниками;
- управление замком капота: автоматическое, с учетом работающего двигателя;
- последовательное отпирание дверей с поддержкой штатного центрального замка;
- программируемые выходы: включение/выключение по условиям, по командам брелка, по событиям, выбор типа и длительности импульса.

Москва: • **Ауди Центр Север**, Ленинградское шоссе, 63Б, 785-27-27 • **АвтоПрестус**, Беломорская ул., 40, 232-23-32 • **Гема,** Аминьевское шоссе, 4А, 775-77-74, 775-77-72 • **Рольф-Юг**, Обручева ул., 27, кор. 1, 788-62-62 • **Рольф-Восток**, Рязанский пр-т, 24, кор. 3, 709-32-70 • **Рольф-Сити**, Ярославское шоссе, 31, 788-57-57 • **Рольф-Центр**, 2-й Магистральный тупик, 5А, 785-19-55 • **Рольф-Химки**, Ленинградское шоссе, вл. 21, 788-87-88 • **Диамант**, Алтуфьевское шоссе, 31, стр.1, 785-19-75 • **ТЦ Кунцево**, Горбунова ул., 14, 933-40-33 • **Мицубиси в Крылатском**, Крылатскаяул., вл. 35, 505-97-96 • **Мицубиси на Коломенком**, Андропова ул, 15, 116-20-22 • **ЮС Импекс**, Дубнинская ул., 83, 900-10-10 • **ФК Моторс**, МКАД-север, 78-й км, 777-48-00 • **ФК Моторс**, Щелковское шоссе, 100, 460-90-20 • **Флайт-Авто**, МКАД-юг, 19 км, развязка "Беседы", 500-34-34 • **У-Сервис+**, Автозаводская ул., 23, 277-22-20, 277-91-17 • **У-Сервис+**, Башиловская ул., 2, 258-07-24, 285-56-34 • **Авто-Альянс,** Тимирязевская ул., 2/3, 976-36-07, 789-40-90 • **МЕРС-секьюрити**, Сокольнический вал, 37/10, 268-61-86, 268-39-57 • **Золотой ДомЪ**, Тимирязевская ул., 2/3 , 761-40-48 • **Autosecurity** , Ленинский проспект, 88 , 775-42-02

Регионы: • **Брянск**, ЧП Резников Г.З., 69-13-99 • **Владивосток**, АВА Сервис, 31-89-64 • **Иркутск**, Евраaз, 21-17-77 • **Калининград**, Авторемсервис, 27-97-96 • **Н. Новгород**, Центр защиты автомобиля, 13-74-09 • **Норильск**, Центр Автоэлектроники, 35-00-60 • **С.-Петербург**, Автоцентр Тройка, 140-68-10, 972-20-12 • **Тверь**, Норд-авто, 43-29-28, 48-78-03 • **Уфа**, Нота-Прима, 25-49-11 • **Хабаровск**, Империя Сервис Авто, 36-07-46, 73-30-40 • **Хабаровск**, Восточные комплексные системы, 30-17-66

Magic Ring
т/ф (495) 191-12-29
www.excellent.ru

МАСТЕР ПО ПАРКЕТУ

Андрей Кочетов

Еще на рубеже нынешнего века грубые вседорожники оказались оттеснены так называемыми паркетниками. Появление подобного автомобиля в модельном ряду стало для фирм скорее неизбежностью, чем необычным маркетинговым ходом. По сложившейся в Японии традиции «Мицубиси-Эйртрек» представили сначала в 2001 году на местном рынке. И только через пару лет, удачно сдав домашний экзамен на популярность, машина с чуть измененной внешностью вышла на европейские и североамериканские просторы.

«Эйртрек» предлагали со «спокойным» 2-литровым мотором, мощным – объемом 2,4 л, а для отчаянных – версию 2,0 turbo с незаурядным темпераментом и большим расходом топлива. Трансмиссия – передне- или полноприводная (для версии 2,0 turbo – только последняя), два варианта оснащения салона.

Убранство интерьера подчеркивает назначение автомобиля: он не для поездок по разбитым дорогам на дачу с тещиным скарбом. Салон просторный, но не огромный, багажник – невелик, с большой погрузочной высотой и без изысков по части трансформации. Стиль панели приборов навевает мысли о спортивных купе. В Японии автомобили предлагали лишь с гидромеханической коробкой «Стептроник», зато можно было купить переднеприводный вариант. Европейские же версии – только с полным приводом. Но здесь наряду с «автоматом» предлагают и механическую коробку передач.

Конечно, ждать особых внедорожных способностей от «Эйртрека» не стоит, но дорожный просвет позволяет съехать на проселок. Правда, подвеска с небольшими ходами не доставит удовольствия от езды по тряской дороге. Зато вполне комфортна на мелких асфальто-

«Мицубиси-Эйртрек» 2001–2002 гг. выпуска хорошо продаются не только на Дальнем Востоке, но и в Москве. Цены в столице – от $14,5 до 18 тыс., в зависимости от состояния, пробега и двигателя.





В топовой версии «Эйртрек» оборудован штатными системами аудиовидео и навигационной.

Передняя часть салона базовой версии перекочевала (в зеркальном отражении) на европейский «Аутлендер» 2003 – 2006 годов выпуска.





Приборная панель понравится любителям спортивного стиля.

Багажник не главное в «паркетнике» со спортивным характером, поэтому оборудован он по минимуму: разрезная спинка сиденья и съемная шторка.



ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	MITSUBISHI AIRTREK 4WD		
	2,0	2,4 GDI	2,0 turbo
Общие данные			
Размеры, мм:			
длина	4410		
ширина	1750		
высота	1550		
база	2625		
колея спереди	1495		
сзади	1495		
дорожный просвет	190	195	175
Радиус поворота, м	5,7		
Снаряженная масса, кг	1430	1450	1580
Полная масса, кг	1705	1725	2045
Макс. скорость, км/ч	180	200	220
Время разгона 0-100 км/ч, с	11,6	10,0	7,7
Топливо	АИ-92-95		
запас топлива, л	60		
Расход топлива, л/100 км:			
городской цикл	10,0	11,0	13,0
загородный цикл	7,0	7,0	9,0
Двигатель			
Расположение	спереди поперечно		
Конфигурация	Р4		
Число клапанов	16		
Рабочий объем, см³	1997	2351	1997
Мощность, кВт/л.с.	93/126	102/139	177/241
при об/мин	5500	5500	5500
Крутящий момент, Н·м	173	207	343
при об/мин	4500	3500	2500
Трансмиссия			
Тип	постоянный полный привод		
Коробка передач	А4	А4	А5
Ходовая часть			
Подвеска:			
спереди	типа «Мак-Ферсон»		
сзади	многорычажная		
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем		
Тормоза:			
передние	дисковые вентилируемые		
задние	барабанные		дисковые
Размер шин	205/65R15	215/60R16	215/60R16

вых неровностях. В общем, «Мицубиси-Эйртрек» – динамичный, комфортный универсал, рожденный для гладких дорог, но не пасующий и перед выщербленным «паркетом». □

«Аутлендер» – не прямой аналог «Эйртрека» 2001–2002 годов. Передняя часть кузова оформлена более агрессивно, немного изменены настройки моторов. Цены на подержанные машины начинаются от $23 тыс. Американские версии в России почти не встречаются.

ДИАПАЗОН ЦЕН НА ПОДЕРЖАННЫЕ АВТОМОБИЛИ (в долларах США по курсу 1 доллар = 27,5 руб.)*

Модель	2004	2003	2002	2001	2000	1999	1998	1997	1996	1995	1994	1993	1992
КОМПАКТ-КЛАСС													
ВАЗ-2104	4600	4200	3700	3300	3000	2500	2400	2400	2200	2200	2000	1500	1500
	4000	3300	2800	2300	1900	1800	1700	1500	1300	1100	1000	700	700
ВАЗ-2105	3600	3200	3100	3000	2800	2400	2300	2000	2000	1700	1700	1700	1700
	2900	2200	2000	1900	1800	1500	1500	1300	1200	1100	1100	800	800
ВАЗ-2106	3700	3200	3100	3100	2800	2600	2400	2200	2200	2000	1700	1600	1600
	2900	2700	2300	2200	2000	1700	1600	1400	1300	1200	1000	1000	900
ВАЗ-2107	4200	3900	3500	3200	3000	2800	2800	2400	2300	2300	2200	1700	1700
	3600	3300	2500	2400	2100	1900	1800	1600	1300	1200	1100	900	800
ВАЗ-2109	6100	5700	5200	4800	4300	3900	3800	3500	3000	3000	2700	2700	2500
	5000	4500	4200	3600	3100	3000	2500	2400	2300	1800	1800	1800	1700
ВАЗ-21099	6300	6000	5500	4900	4500	4100	4100	3700	3300	3000	2900	2800	2400
	5300	4900	4400	4300	3700	3400	3000	2800	2600	2300	2200	2100	1700
ВАЗ-2110	7600	7100	6300	5600	5400	4700	4400	3900	м.д.	м.д.	-	-	-
	6400	5400	5200	4800	4100	3800	3400	3300					
ВАЗ-2111	7700	6600	6500	5300	5000	4700	м.д.	м.д.	-	-	-	-	-
	6500	5100	4900	4600	4400	4000							
ВАЗ-2112	7900	6800	6300	6200	5600	м.д.	-	-	-	-	-	-	-
	6700	6000	5400	4600	4200								
ВАЗ-2115	6600	6300	5900	5600	5100	4000	м.д.	м.д.	-	-	-	-	-
	5900	5500	4800	4400	3800	3300							
«Вольво-S40»	23000	18000	16100	15600	15000	13000	10800	10600	10600	м.д.	-	-	-
	16000	13800	13000	12100	10200	10000	9000	8200	8000				
«Дэу-Нексия»	9600	9000	7800	6900	6200	6100	5600	5000	4900	4300	-	-	-
	7500	6400	6000	5500	4500	4300	3800	3600	3200	3200			
ИЖ-2126	3500	3500	3200	2500	2400	2400	1800	1300	1100	м.д.	м.д.	м.д.	м.д.
	2400	2300	2200	1900	1600	1500	1100	1100	900				
«КИА-Шума»	13100	11500	10300	9800	8600	8000	6700	м.д.	-	-	-	-	-
	11000	10000	8500	7500	6800	6200	5200						
«Мазда-323»	м.д.	м.д.	12300	10200	9900	9500	8500	8100	7800	7300	6300	5600	4700
			7800	6600	6500	6100	5700	5600	5500	5000	4800	3700	3600
«Мицубиси-Каризма»	м.д.	14700	12500	12000	11500	10800	9300	8500	7500	м.д.	-	-	-
		11300	10800	10000	9000	8100	7800	7000	6200				
«Мицубиси-Лансер»	16600	15500	11800	11400	9800	8900	7300	7000	6800	6300	5600	5600	4500
	12400	12300	8700	7500	6800	6700	5600	4500	4400	4300	3600	3600	3500
«Ниссан-Алмера»	15800	14000	13200	13000	10500	10100	8900	8100	7000	м.д.	-	-	-
	12100	11300	11200	10200	9600	8000	7500	5900	5100				
«Опель-Астра»	19000	14100	12400	11600	10800	10700	9900	7300	7200	6600	6500	5400	4900
	13000	12600	10100	9300	9000	8500	8000	6500	5800	4500	4200	3900	3600
«Рено-Меган»	16900	15600	11600	11400	11200	10800	9600	7300	6500	-	-	-	-
	12000	10500	9300	8800	8500	7200	5900	5300	5100				
«Тойота-Королла»	17300	15900	15900	13400	11300	9900	9000	7700	6700	5800	6300	5400	4900
	15700	13300	12300	9200	7700	6700	5800	5400	5400	4300	4300	3300	3100
«Фольксваген-Бора»	21400	18500	15800	15200	14600	14200	14000	-	-	-	-	-	-
	18500	16800	13800	12600	12300	10900	10600						
«Фольксваген-Гольф»	22500	19500	14200	14100	13100	12200	12000	9000	8400	8300	6800	6800	6500
	18500	13100	12500	11600	11000	10100	8800	6700	5800	5400	5000	4400	4200
«Форд-Фокус»	17200	14300	13500	12500	11600	10800	м.д.	-	-	-	-	-	-
	12000	10100	9700	9600	9200	7900							
«Хёндай-Акцент»	11900	10400	10100	9100	8700	7700	7200	6300	м.д.	м.д.	м.д.	-	-
	9400	8700	8200	7600	7200	6500	5200	5100					
«Хонда-Сивик»	м.д.	м.д.	16100	13800	10900	11100	8900	8100	7500	6200	5700	м.д.	4900
			11800	9300	8000	7600	6500	6400	6100	4700	4600		3200
«Шкода-Октавия»	16700	15500	15200	14500	12700	11200	10200	10000	-	-	-	-	-
	16400	12800	12000	11000	10900	9200	8500	7800					
СРЕДНИЙ КЛАСС													
«Ауди-А4»	м.д.	28800	24800	22800	20300	15800	13500	11800	10300	10100	м.д.	-	-
		20800	18500	13900	12200	9700	9100	8400	8400	8100			
БМВ 3-й серии	м.д.	36700	26300	23200	19400	17500	15200	13000	10000	м.д.	7900	7700	7600
		24400	20600	18100	14700	12900	11700	10000	8000		7200	6800	6300
«Вольво-850»	-	-	-	-	-	-	-	12500	10500	9200	7500	6700	6700
								8800	8600	6800	5700	5600	5300
ГАЗ-3102	м.д.	м.д.	6700	4600	4500	4200	4200	2900	2600	2200	1800	1500	м.д.
			5400	3600	2400	2300	1600	1500	1500	1400	1000	700	
ГАЗ-3110	6800	5700	5200	4600	4000	3300	3000	2900	-	-	-	-	-
	5000	4200	3500	2900	2700	2000	2000	1600					
«Дэу-Леганза»	-	-	м.д.	12600	11300	10700	10500	8700	-	-	-	-	-
				10400	10100	9700	9400	6500					
«Мазда-626»	-	-	14600	14400	13000	10800	10800	10800	9700	8200	7200	6300	6200
			12800	10400	9500	8000	7800	7200	6200	5800	5700	5200	5000
«Мерседес-С»	м.д.	м.д.	34400	31000	27400	24500	16000	15900	12900	11900	11100	9000	-
			25000	23600	15000	14300	12200	9900	9800	8800	8400	7700	
«Мицубиси-Галант»	м.д.	м.д.	16000	13800	12800	12700	11300	10900	8400	6800	6700	6500	6500
			12000	11800	10000	7400	7200	6900	5100	4700	4300	4200	3600
«Ниссан-Примера»	23200	21000	20300	17400	13700	11800	9800	9200	7900	7000	6800	6800	5900
	18500	17500	16600	9900	9600	8500	8000	6800	6600	5800	5400	4600	4100
«Опель-Вектра»	м.д.	21200	18700	м.д.	12900	12500	10600	9400	8900	6700	6600	5200	5100
		17900	17900		10900	10300	8600	7600	7400	6000	5600	3800	3500
«Пежо-406»	м.д.	17400	15300	14600	12900	м.д.	10200	9700	м.д.	м.д.	-	-	-
		13100	9900	9800	9500		8100	7300					

Модель	2004	2003	2002	2001	2000	1999	1998	1997	1996	1995	1994	1993	1992
«Рено-Лагуна»	м.д.	17300	17000	15900	м.д.	12200	9200	9200	9200	8300	7200	м.д.	-
		15800	14200	12300		10700	8200	7300	7100	6500	5100		
«Субару-Импреза»	м.д.	20900	20700	20000	15300	15300	15000	11000	9400	8200	5400	м.д.	м.д.
		13200	10300	9100	7600	7400	7300	5400	5300	5100	3100		
«Тойота-Авенсис»	23700	23500	22000	16800	14600	13900	12200	-	-	-	-	-	-
	22000	20600	14200	14100	12900	11100	11100						
«Фольксваген-Пассат»	м.д.	25000	20200	19500	15500	14000	12500	12100	9300	8600	8500	7100	6600
		18400	16500	12800	12700	12000	10200	9500	8100	7200	5600	5000	4900
«Форд-Мондео»	23900	22100	17700	15800	м.д.	11200	9700	9200	7800	7700	5800	5800	-
	16400	14800	13500	11400		8500	7400	7000	5700	4800	4700	4600	
«Хонда-Аккорд»	29800	28500	23000	м.д.	14000	13000	12400	10300	9300	6900	м.д.	6900	м.д.
	23000	21000	18400		10300	9400	8700	8600	5700	5000		4100	
БИЗНЕС-КЛАСС													
«Ауди-100» / А6	м.д.	м.д.	29600	25300	22500	19400	17400	15700	12400	11900	11100	8700	8500
			24000	20300	17300	14400	14000	13400	10200	10000	8100	6800	6200
БМВ 5-й серии	м.д.	37700	33000	32200	24600	21800	18400	16800	14200	12200	9900	8300	7700
		27200	25200	23500	18600	15000	13000	12800	12300	8300	7600	6300	5600
«Вольво-S80»	м.д.	м.д.	39000	27300	22100	18400	м.д.	-	-	-	-	-	-
			35000	19700	17500	15800							
«Мерседес-Е»	53000	49700	43500	32200	31800	21700	20800	17300	17000	14400	13800	9700	8900
	42200	35700	29400	24600	19700	15200	14700	14500	10400	7500	7300	6400	6000
«Ниссан-Максима»	м.д.	25000	м.д.	м.д.	21500	14600	14000	12900	10600	10300	м.д.	м.д.	м.д.
		23800			15800	13100	12600	10700	8400	8300			
«Опель-Омега»	м.д.	м.д.	м.д.	м.д.	14500	12600	10700	10600	9200	7900	7100	м.д.	м.д.
					13700	10500	9100	8700	7100	6700	5900		
«Субару-Легаси»	м.д.	м.д.	20200	18500	16900	15300	13700	12900	10700	м.д.	м.д.	м.д.	м.д.
			13500	12400	10700	10300	9600	7400	5900				
«Тойота-Кэмри»	27800	26400	25400	23200	15500	14100	13500	11300	8800	7500	7200	6700	6300
	24000	23900	19800	15800	12500	10100	9500	7500	5300	5000	4600	4300	4200
«Хёндай-Соната»	16200	21100	15100	м.д.	12600	10700	8800	8400	7000	5500	3700	м.д.	м.д.
	14800	12800	12800		9200	8500	6800	6700	6500	4500	3300		
МИНИ-ВЭНЫ И РАЗВОЗНЫЕ													
ВАЗ-2120	7100	6300	6000	5800	4400	-	-	-	-	-	-	-	-
	6100	5400	4800	4600	3700								
ВИС-2345	5100	4400	3500	3500	3000	2700	м.д.	м.д.	-	-	-	-	-
	3900	2700	2500	2000	1800	1800							
«Газель»	7900	7200	5500	4500	4400	4400	4000	3800	3500	м.д.	м.д.	-	-
	5800	4800	2900	2500	2500	2000	2000	1800	1800				
«Додж-Караван»	м.д.	21000	18000	16000	15000	12500	11000	10500	9000	7000	6800	6400	м.д.
		15300	14800	13400	9900	9500	9500	8500	5200	5200	5200	5000	
ИЖ-2117, 2717, 27171	4000	3000	2600	2200	1700	м.д.	м.д.	-	-	-	-	-	-
	2400	2200	2000	1700	1400								
«КИА-Карнавал»	21800	20800	20500	м.д.	16000	м.д.	-	-	-	-	-	-	-
	17900	15800	14500		14300								
«Крайслер-Вояджер»	м.д.	18500	16900	14700	13300	13000	12500	м.д.	9000	8800	м.д.	м.д.	м.д.
		16000	15000	13700	11100	10200	9500		7700	6700			
«Мазда-Эфини/MPV»	м.д.	м.д.	м.д.	17800	16800	м.д.	м.д.	10300	9300	м.д.	м.д.	-	-
				15700	12800			8400	8200				
«Мерседес-V класс / Ванео»	56000	31000	28700	23500	22500	22000	18000	15000	11600	-	-	-	-
	42000	21000	20500	19000	15000	15000	11200	10000	9000				
«Мерседес-Вито»	43000	30000	29000	28000	24000	23500	18000	15600	11500	м.д.	-	-	-
	24000	17000	15000	13000	12100	11000	10600	10000	9400				
«Мицубиси-L 300»	-	-	-	-	м.д.	м.д.	13600	12300	11000	10400	8500	8100	6300
							8500	6500	6300	6000	4900	4800	3600
«Опель-Зафира»	22000	18000	17000	16900	15700	13800	-	-	-	-	-	-	-
	18300	16200	15800	13900	13300	12900							
«Пежо-Партнер»	12900	12500	12000	11000	10500	7800	6900	6500	м.д.	-	-	-	-
	11200	9400	8300	7500	7500	6300	4500	4400					
«Рено-Кангу»	12500	12300	12300	10500	9400	8600	8000	4800	-	-	-	-	-
	8400	8200	8000	7000	6800	5500	5000	4500					
«Рено-Меган Сценик»	м.д.	17700	м.д.	15700	13900	12100	10300	м.д.	м.д.	-	-	-	-
		14000		12100	11100	10900	8500						
«Ситроен-Берлинго»	15000	14300	11000	10700	10100	9000	8800	7300	м.д.	-	-	-	-
	11500	10200	7500	6500	6300	5500	5200	5000					
«Ситроен-Джампер»	м.д.	м.д.	13700	13200	12300	м.д.	12200	10200	9500	м.д.	м.д.	-	-
			12200	10300	8800		8500	7000	7000				
«Соболь»	8100	6700	5900	5000	4900	4700	м.д.	-	-	-	-	-	-
	5700	5000	4000	3300	3200	3200							
«Тойота-ХайЭйс»	м.д.	м.д.	19000	17500	15800	15300	14800	14000	13600	12800	9000	8100	8000
			17000	15000	10800	10200	9800	9000	8600	7500	5600	4200	4100
«ФИАТ-Дукато»	м.д.	м.д.	м.д.	15900	15800	14500	12000	11400	10000	10000	7900	м.д.	6100
				12500	11100	9100	7800	6900	6800	5200	4200		3200
«Фольксваген-Каравелла»	м.д.	м.д.	м.д.	22800	22200	21000	18800	16000	м.д.	м.д.	9700	9500	8600
				18200	14700	13800	13600	10000			9200	8000	7100
«Фольксваген-Кэдди»	м.д.	м.д.	м.д.	8700	8500	8300	7500	7000	м.д.	м.д.	-	-	-
				6800	6500	6300	5000	4500					
«Фольксваген-Транспортер»	36000	26000	21000	19000	17000	17000	13000	10800	10500	10000	9300	8600	8000
	27000	17500	15000	13800	12500	10500	9500	8300	8200	7600	7300	7000	5000
«Форд-Транзит»	25000	25000	23000	18000	14500	12800	11500	10400	10400	9000	8700	6900	6400
	14500	14400	13000	11000	9900	9600	8500	6400	6100	5700	4600	4500	4300

«–» – модель не выпускалась м.д. – мало данных

* Диапазон цен, покрывающий около 80% рынка автомобилей в хорошем состоянии, ежегодный пробег которых, объявленный продавцом, не превышает 20 тыс. км

ЧИСТАЯ ПОБЕДА

Михаил Васильев

Человек любит чистоту! Но чистота не приходит сама, за нее приходится бороться. Для автомобилиста это поле битвы включает еще и площадь салона. Особенно летом. Дорожная пыль, пятна на обивке от пролитых прохладительных напитков. Про задний диван лучше вообще не говорить. Дети, домашние животные, прочие загрязнители... А ведь так хочется вернуть ту первозданную чистоту, когда автомобиль был совсем новый.

Тут в дело вступает химия. Как работают эти препараты, толком никто не знает, но все привыкли доверять надписям на упаковках: очиститель, удалитель и прочее. В магазинах таких хватает, мы закупили аж 22 различных наименования.

Arexons, очиститель салона автомобиля, Италия

1



Ориентировочная цена – 160 руб.

Один из лучших «чистюль» в тесте. С первой попытки удалил въевшуюся пыль.

Blue Coral, Dri-Clean, США

2



Ориентировочная цена – 130 руб.

Также победитель теста. Справился с дорожной пылью за один цикл обработки.

Gunk, Carpet and Upholstery, США

3



Ориентировочная цена – 125 руб.

Справился с противником в «первом раунде». В восьмерке лидеров.

KERRY, очиститель салона, Россия

4



Ориентировочная цена – 190 руб.

Самый бюджетный «чистильщик»! Да и эффективность на высоте.

Tuff Stuff, Spot&Stain Remover, Аргентина

5



Ориентировочная цена – 160 руб.

В списке «Лучших из лучших». В комплект входит и щетка.

Turtle wax, Interior 1, Англия

6



Ориентировочная цена – 110 руб.

Препарат из числа лидеров теста. И щетка всегда под рукой…

Vanish, Oxi action, Россия

7



Ориентировочная цена – 205 руб.

Средство скорее для домашнего применения, но и в автомобиле работает на пять с плюсом.

АВТОБАНЩИК, очиститель велюровых поверхностей салона, Россия

8



Ориентировочная цена – 60 руб.

Отлично справился с задачей. Благодаря низкой цене можно назвать безоговорочным победителем.

Испытания на эффективность доверили испытательной лаборатории «Метроном». Эксперты сначала принялись за «втирательство» (втирали дорожную пыль в образцы обивочной ворсовой ткани), а затем занялись «отмыванием» (обрабатывали пятна чистящим средством). Дорожную пыль в качестве загрязнителя использовали для того, чтобы максимально уравнять возможности чистящих средств, иными словами, она

КОРОТКО О ПЫЛИ

Откуда берется пыль? Начнем с того, что она бывает двух видов: естественного происхождения и образовавшаяся в результате деятельности человека. Первая – это так называемая природная пыль: микроскопические частицы земли, дерева, даже морская и океаническая соль. Второй вид пыли – мельчайшие частицы кожи, одежды и т.д., и т. п. Автомобиль с точки зрения пылезащищенности, как принято говорить, – не подарок. Тканевые, а также велюровые обивки – сами источник пыли, а частицы естественного происхождения проникают внутрь салона через открытые окна и воздухозаборники.

Hi-Gear, Clean Dry, США

9

Ориентировочная цена – 195 руб.

Со второй попытки пятна и след простыл…Это неплохо.

MANNOL, ESTOCADA 9976, Германия

10

Ориентировочная цена – 90 руб.

Очиститель наносили не более двух раз. Это недолго.

PINGO, SUPER SCHAUM, Германия

11

Ориентировочная цена – 190 руб.

Со второй попытки пятно исчезло. Производитель предлагает использовать средство повсюду.

SONAX, Xtreme, Германия

12

Ориентировочная цена – 280 руб.

Аналогичный результат. Два подхода – «вес взят». Не золото, но бронза!

STP, Tuff Stuff, Аргентина

13

Ориентировочная цена – 105 руб.

Удалил пятно со второй попытки – тоже неплохой результат.

AUTO Doctor, США

14

Ориентировочная цена – 105 руб.

Справился с загрязнением после третьего цикла обработки.

ВЭЛВ, очиститель салона, Россия

15

Ориентировочная цена – 85 руб.

Три цикла обработки. Из весомых плюсов – низкая цена.

DETEX, Detergente per tessuti, Италия

16

Ориентировочная цена – 140 руб.

Три подхода и дело сделано. Но заплатить придется побольше.

«ЛУЧШИЕ ИЗ ЛУЧШИХ»:
Blue Coral, Dri-Clean,
Tuff Stuff, Spot&Stain Remover,
Vanish, Oxi action,
Turtle wax, Interior 1,
Gunk, Carpet and Upholstery,
Arexons, Очиститель салона автомобиля,
АВТОБАНЩИК, Очиститель велюровых поверхностей салона,
KERRY, Очиститель салона.

служила общим мерилом. Эффективность оценивали по количеству циклов обработок, необходимых для полного удаления пятна с обивочной ткани. Цикл в данном случае сродни «количеству подходов к снаряду». Нанести средство, обработать – вот и весь цикл. Если препарат удалял загрязнение после первого цикла – он попадал в число «Лучших из лучших». Результаты испытаний можно увидеть в таблице, а краткие выводы по эффективности каждого препарата – в подписях к фото.

СПРОСИМ ЧИТАТЕЛЕЙ

Лучший способ навести лоск на автомобиль - это...



26% *ведро и щетка*
24% *баллончики с автохимией*
50% *специализированная автомойка*

СВОДНАЯ ТАБЛИЦА ОЧИЩАЮЩЕЙ СПОСОБНОСТИ ПРЕПАРАТОВ

Номер образца	1-й цикл	2-й цикл	3-й цикл	4-й цикл
1	★★★★			
2	★★★★			
3	★★★★			
4	★★★★			
5	★★★★			
6	★★★★			
7	★★★★			
8	★★★★			
9	★★★	★★★★		
10	★★★	★★★★		
11	★★★	★★★★		
12	★★★	★★★★		
13	★★★	★★★★		
14	★★	★★★	★★★★	
15	★★	★★★	★★★★	
16	★★	★★★	★★★★	
17	★★	★★★	★★★★	
18	★	★★	★★★	★★★★
19	★★	★★	★★★	★★★★
20	★★	★★★	★★★	★★★★
21	★	★★	★★★	★★★★
22	★	★★	★★★	★★★★

++++ – полное удаление пятна грязи; +++ – удаление пятна грязи более чем на 70%; ++ удаление пятна приблизительно на 50%; + – слабое удаление пятна (менее 25 %).

АВТО ЛИДЕР, очиститель велюра, Россия

17



Ориентировочная цена – 50 руб.

С третьей попытки «игрок угадал все слово». И установил рекордную цену!

Elf, Tira Nodoas Texteis, Франция

18



Ориентировочная цена – 85 руб.

Чуть больше терпения и после четвертого цикла пятно исчезнет.

LIQUI MOLY, Polster-Schaum-Reiniger, Германия

19



Ориентировочная цена – 175 руб.

После четырех обработок пятно убрали на 70%…

Shell, Upholstery Cleaner, Польша

20



Ориентировочная цена – 160 руб.

Четыре цикла для полного удаления пятна. Терпение и труд...

SIMONIZ, Upholstery Cleaner, Англия

21



Ориентировочная цена – 95 руб.

Только с четвертого цикла обработки удалось «положить противника на лопатки».

Teflon, Upholstery & Carpet Care Kit, Великобритания

22



Ориентировочная цена – 380 руб.

Понадобилось четыре цикла. В набор входит несколько препаратов и губка.

...ПОХОЖ НА ОБМАН

Михаил Васильев

Туман и противотуманные фары – как дождь и дворники: вечные непримиримые соперники. Но если методы борьбы с дождем ясны, то с туманом – не до конца. Есть мнение, например, что фара «просветит» туман лишь в том случае, если длина световой волны будет больше диаметра мельчайших пузырьков воды, из которых состоит туман. Если длина меньше диаметра пузырька – свет рассеется. Но пузырьки эти не имеют постоянного размера – а потому одна и та же фара может быть как эффективной, так и беспомощной.

Вообще, по правилам противотуманные фары должны быть установлены не ниже 0,25 м от дороги и не выше фар ближнего света. Оно понятно: туман-то – стелящийся, а светить нужно как бы под него. Но даже если и так, смотреть нам все равно придется сквозь дымку... В общем, «туманки» – не панацея от метеорологических явлений такого рода, но одна из незаменимых мер.

Невозможно объять необъятное: для очередной экспертизы мы выбрали только те фары, которые можно установить на «Ладу-110». Тем более что «десятка» не отличается хорошим светом, а смонтировать противотуманные фары в ее штатные места несложно. Набралось семь комплектов, которым и предстояло пройти испытание в НИИАЭ: Hella Comet 450, 202.3743201, Mini Fog Lamp HY-174, AL, CIRIE, CarCare и Al Khateeb.

Особого ГОСТа для противотуманных фар пока нет – но разговор о нем идет. Эксперты испытывали образцы на соответствие требованиям Правил ЕЭК ООН № 19. Основные светотехнические характеристики, по словам экспертов, – максимальная освещенность в зонах D и E (центральной и боковой).

Выводы экспертов оказались довольно позитивными – все предоставленные им изделия, кроме фар Al Khateeb и CarCare, по световым и цветовым параметрам соответствуют нормативу. Однако наилучшую освещенность в зоне показали фары Hella Comet 450, AL и 202.3743201. А наибольшую ширину пучка продемонстрировали 202.3743201, AL и Hella Comet 450.

И последнее. Если туман на дороге такой густой, что не помогают и фары, не стоит высовывать голову из окна. Помните историю про тех несчастных, что столкнулись лбами в коварном тумане?

AL



Ориентировочная цена – 630 руб.

Изделие ООО «Аутомотив Лайтинг» заняло первое место по параметру освещенности, ширине пучка (70°), хорошей светотеневой границе. Фары укомплектованы лампочками.

Наше мнение: рекомендуем.

CIRIE



Ориентировочная цена – 540 руб.

Фары показали хороший результат. Из дополнительных плюсов: пластиковый отражатель, не поддающийся коррозии, и лампочки в комплекте.

Наше мнение: рекомендуем.

HELLA COMET 450



Ориентировочная цена – 2000 руб.

Именитый производитель подтвердил немецкую родословную. Достойная освещенность и ширина пучка (56°), но в штатное место фара не помещается – надо вешать под бампером.

Наше мнение: рекомендуем.

MINI FOG LAMP HY-174



Ориентировочная цена – 600 руб.

Соответствуют требованиям, однако смутил номер сертификата, указанный на фаре. Он идентичен тому, что у сертификата фар AL...

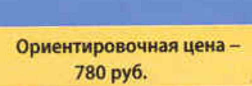
Наше мнение: рекомендуем.

202.3743201



Ориентировочная цена – 780 руб.

ОАО «Автосвет». Отличная ширина светового пучка (83°) и освещенность перед автомобилем. Минусы: продается без упаковки и лампочек – несолидно.



Наше мнение: рекомендуем.

AL KHATEEB



Ориентировочная цена – 600 руб.

Световой пучок не соответствует требованиям по форме и цвету, светотеневая граница отсутствует. Причина этого, по мнению испытателей, – в покрытии защитного стекла.

Наше мнение: не рекомендуем.

CARCARE



Ориентировочная цена – 600 руб.

Размыта светотеневая граница, световой пучок в зоне E отсутствует, в зоне D – не дотягивает до норматива.

Наше мнение: не рекомендуем.



ДЛЯ ШИРОКОГО КРУГА

Андрей Сидоров

Последние годы мировые производители шин концентрировали свое внимание главным образом на создании скоростных покрышек – потребители стали покупать более мощные и дорогие автомобили.

Однако анализ европейского рынка, проведенный Nokian Tyres, показал: за первое полугодие 2005 года доля проданных шин высшего класса (UHP – Ultra High Performace) с индексом скорости более 240 км/ч составила 12%, тогда как с индексом «T» – 44% (допустимая скорость 190 км/ч). С учетом этого Nokian Tyres разработала и выпустила в свет новинку – Nokian i3, шину для небольших легковых автомобилей и семейных авто средних размеров. Основной ассортимент – покрышки 14 и 15 дюймов, но есть и две 13-дюймовые.

Новая резиновая смесь с кремнием Nordic cool Silica compound приспособлена к северным условиям. Сцепные свойства шины сохраняются и при сильном дожде, и холодным весенним утром, и во время первых осенних заморозков, когда температура может опуститься ниже -10°C.

Рисунок протектора несимметричный, с наружной и внутренней сторонами. Дизайн и конструкция их различны, что сейчас общепринято для шин UHP. Жесткая наружная плечевая зона и широкие внутренние канавки призваны улучшить управляемость и способствовать более стабильному вождению. Три главные продольные канавки, вобрав в себя воду из пятна контакта, отводят ее в стороны через поперечные, тем самым улучшая сопротивляемость шины аквапланированию. Протектор акустически оптимизирован – три шашки плечевой зоны разной длины расположены в такой последовательности, что на границе резонанса не зарождаются неприятные для слуха пики звуковых волн.

Поскольку узкие шашки более податливы, чем широкие, жесткость протектора сохраняется одинаковой по всей ширине благодаря ламелям разной глубины – широкие шашки рассечены более глубокими. Кроме того, ламели переменного размера улучшают сцепление на мокрой дороге, снижают шум и сопротивление качению, да и сам протектор служит дольше. В итоге – меньше расходов и меньше вреда экологии. К тому же шины Nokian традиционно изготавливают без вредных высокоароматических масел.

Для удобства владельцев на беговой дорожке есть индикатор износа – по мере истирания шины на нем остаются цифры, показывающие остаточную высоту рисунка. Предусмотрен даже информационный участок на боковине – тут можно сделать отметку о месте установки шины на автомобиль перед сезонной заменой. Еще одна полезная опция: 14- и 15-дюймовые шины снабжены уплотнительным кольцом, защищающим закраины ободьев от попадания грязи.

В России новинка уже поступила в продажу.

На разрезе можно увидеть антишумовые полости и ламели разной величины.

По центру беговой дорожки нанесен индикатор износа. По мере истирания протектора оставшиеся цифры информируют об остаточной глубине рисунка.

РЮКЗАК БЕЗОПАСНОСТИ

Алексей Воробьев-Обухов

Заявленный производитель – **SANACO,** Королев	Заявленный производитель – **HERLITZ,** Германия	Заявленный производитель – **HAMA,** Германия	Заявленный производитель – **SCHNEIDERS,** Германия
	 		
Ориентировочная цена – 180 руб.	**Ориентировочная цена – 1980 руб.**	**Ориентировочная цена – 3000 руб.**	**Ориентировочная цена – 4300 руб.**
Масса – 940 г **Относительная яркость – 99%** При очень низкой цене ранец имеет нашивки и по бокам, к тому же радует большим количеством отделений.	**Масса – 850 г** **Относительная яркость – 99%** На нашивки не поскупились, много отделений, жесткое пластиковое дно.	**Масса – 1430 г** **Относительная яркость – 99/86%** Самый яркий здесь катафот на замке. Радует полностью жесткий каркас, но масса и цена скорее для старшеклассников.	**Масса – 1190 г** **Относительная яркость – 100%** Самый дорогой из ранцев имеет жесткий каркас, виден с любой стороны и радует «зарулевское» сердце своими сюжетами.
Наше мнение: отлично.	**Наше мнение:** отлично.	**Наше мнение:** отлично.	**Наше мнение:** отлично.

Рюкзак безопасности? Неужели хитрые конструкторы придумали отдельную защиту для спины? А вот и не угадали: сегодня речь не о том, что должно быть в автомобиле, а о другом – том, что надо бы иметь... всем школьникам. Не удивляйтесь – новая редакция п. 4.1 ПДД гласит: «... в темное время суток или в условиях недостаточной видимости пешеходам рекомендуется иметь при себе предметы со световозвращающими элементами и обеспечивать видимость этих предметов водителям транспортных средств».

За отсутствие таких предметов пока не оштрафуют, но почему бы нам самим без угрозы штрафа не снабдить ими ребятишек – у них всегда есть шанс ранним зимним вечером или в плохую погоду оказаться на улице или дороге, освещенных лишь фарами проезжающих автомобилей. А чтобы не забыть спасительный предмет дома, им должен стать, конечно же, школьный ранец – сегодня без него какая учеба?

В преддверии нового учебного года мы совершили вылазку в крупные магазины, торгующие всем для него необходимым. Да... В Москве от изобилия ранцев и портфельчиков глаза буквально разбегаются. Предлагают

Юные эксперты за работой.



Сюрприз – загадка для детей: закройте верхний снимок и угадайте, где какой рюкзачок на фото внизу.



и за 200, и за 6000 рублей, но те самые «световозвращающие элементы», которые нас интересуют, наклеены или пришиты далеко не на всех моделях, а есть они или нет, не зависит от объявленной цены изделия!

Формально фирмы-изготовители упрекнуть не в чем: ПДД лишь рекомендуют, но не обязывают иметь при себе предметы с такими «элементами», и потом, кто сказал, что это должен быть непременно ранец? Мы тоже считаем, что не только он, но в первую очередь именно ранец, поскольку может в большей степени обеспечить водителям видимость, как того требует п. 4.1 ПДД. И потому обращаемся непосредственно к родителям. Пойдете выбирать новенький рюкзачок, отдайте предпочтение тем, что со светящимися нашивками! А вот каким именно, поймете, ознакомившись с итогами нашего теста.

Заявленный производитель – **ОАО «ГАЛАТЕЯ»**, Бронницы	Заявленный производитель – **ОАО «ГАЛАТЕЯ»**, Бронницы	Заявленный производитель – **HAPPY RAIN WURFLINGSDOBLER**, Германия	Заявленный производитель – **ОАО «ГАЛАТЕЯ»**, Бронницы
			
Ориентировочная цена – 640 руб.	**Ориентировочная цена – 850 руб.**	**Ориентировочная цена – 1200 руб.**	**Ориентировочная цена – 450 руб.**
Масса – 740 г **Относительная яркость – 100%** И ведь могут, если хотят. Да еще и сюжеты «зарулевские». Но сбоку ранец не будет виден.	**Масса – 770 г** **Относительная яркость – 100%** Сам по себе ранец очень веселенький. Но сбоку виден не будет.	**Масса – 830 г** **Относительная яркость – 70%** Этот ранец имеет нашивки и по бокам, много отделений, но качество светоотражения оставляет желать лучшего.	**Масса – 480 г** **Относительная яркость – 15%** Ну разве можно экономить на детской безопасности!
Наше мнение: очень хорошо.	**Наше мнение:** очень хорошо.	**Наше мнение:** хорошо.	**Наше мнение:** плохо.



Настя выбрала Herlitz, Вася – Schneiders с автомобильной тематикой. Наш человек!

КАК ОЦЕНИВАЛИ НЕОЦЕНИМОЕ?

Наш тест мы вели в двух аспектах – субъективном и объективном. С первым все было просто: приглашенных на фотосессию Настю и Васю мы попросили выбрать наиболее понравившиеся им модели, так что у нас был и девчоночий и мальчишечий взгляды. Выбор сердцем был сделан моментально и бесповоротно (его итог на снимке), причем в пользу рюкзачков с отражающими нашивками. Молодцы дети, не подкачали! А мы ведь не раскрывали им цель нашего эксперимента.

Объективности ради все восемь моделей были взвешены (масса – важный параметр, особенно для учеников начальных классов!) и далее отправлены на фотометрию. Ее решено было проводить в максимально приближенных к «боевым» условиях. Все ранцы установили в ряд и с нескольких десятков метров осветили фарами. Единственный в нашем тесте образец без нашивок мгновенно провалился в темноту, остальные засияли своими полосками и катафотами. Осталось с помощью цифровой камеры сделать «групповой портрет» и измерить относительную яркость самых светлых пикселей. Результаты измерений и выводы, как обычно, приведены под фото, которые расставлены согласно занятым местам.

ВОЗЬМИТЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВО!

Как видите, у нас представлена почти вся ценовая палитра школьных ранцев: от супербюджетных по цене 180 рублей до престижных за 4300. Естественно, на нижнем краю диапазона отечественные изделия, на верхнем – немецкие. И вот, если говорить о безопасности детей на «ночной» дороге, то наши оказались среди лидеров и еще… на последнем месте. Два ранца ОАО «Галатея» из Бронниц сияют нашивками на все 100%, но почему-то третий сделан вообще без них и в темноте практически не виден. Вы скажете, это самый дешевый образец? А посмотрите на сумку, пошитую в Королеве: при цене всего 180 рублей на ней целых три световозвращающие нашивки, что позволяет видеть ребенка не только со спины, но и сбоку!

Удивила и немецкая фирма Happy Rain Wurflingsdobler: где им удалось найти столь малоэффективную отражающую нашивку?

Очевидно, сами по себе эти полоски практически не удорожают изделие, и потому хотелось бы предложить всем изготовителям взять на себя добровольное обязательство: ни одного школьного ранца без светоотражателей! (Сейчас таких на прилавках – около половины.) Спасете хотя бы одну детскую жизнь – вам зачтется. □

ШЕСТЬДЕСЯТ ТЫСЯЧ ЗЕМНЫХ ШАРОВ

Михаил Колодочкин

Согласен! Незачем владельцу нормальной машины лишний раз лазить под капот: не должна она ни с того ни с сего ломаться! Но стоит однажды ранним утром забыть выключить фары, как к вечеру вспоминаешь древний закон: «Каждый – сам за себя!». Поворачиваешь ключ – а лампочки на панели гаснут, как на терминаторе: приехали... И вокруг как назло никого. Впрочем, у проезжающих все равно обычно нет ни проводов, ни желания давать «прикуривать».

Раньше, на худой конец, в багажнике лежала заводная рукоятка. Упражнение было простым, хоть и требовало известной сноровки. А как вам другое решение – выключить забытые фары, подождать минут пять–десять, а затем... повторить попытку пуска?! И мотор, почти наверняка, заурчит – если, конечно, параллельно вашему аккумулятору был подключен конденсатор огромной емкости.

КРАСНАЯ АРМИЯ ВСЕХ СИЛЬНЕЙ!

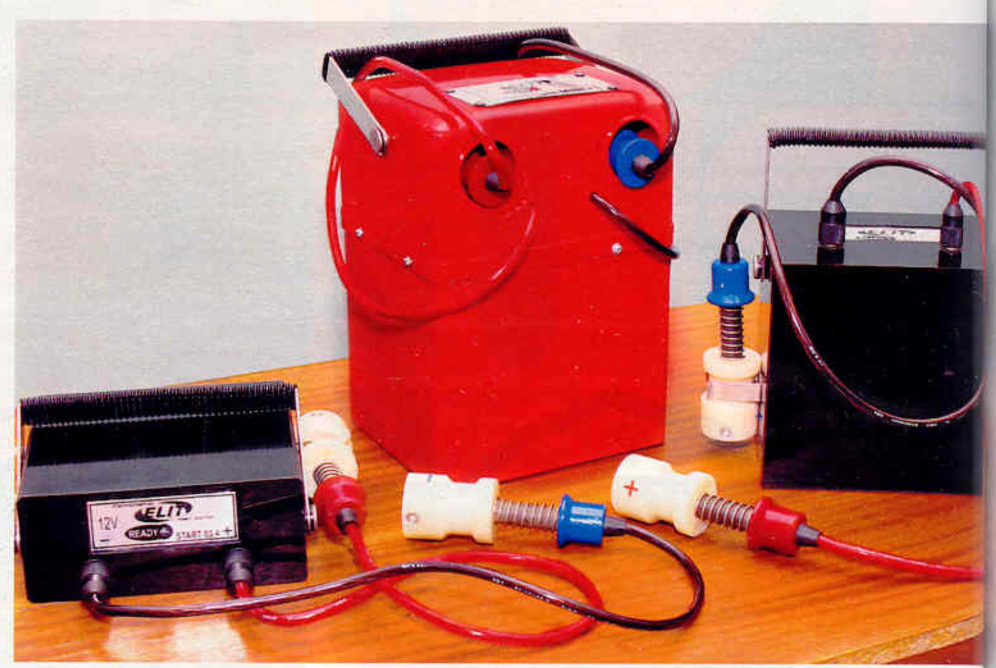
Какую эйфорию вызвала эта идея четверть века назад (ЗР, 2004, № 11)... Ведь даже батарея, растратившая свои законные ампер-часы (55 или сколько там – не важно), еще может отдавать ток – не стартерный, естественно, а куда более скромный. Им потихоньку зарядится конденсатор, чтобы потом в течение нескольких секунд резво крутить стартер. И таких попыток может быть несколько. А если учесть, что даже самый дрянной аккумулятор был тогда жутким дефицитом, то становится понятно желание отыскать нужный конденсатор в каком-нибудь НИИ.

Неудивительно, что первым – и уважаемым! – клиентом для создателей суперконденсаторов выступила тогда наша армия. Ежели боевая единица в нужный момент вдруг откажется пускаться, то... в общем, понятно. На сей счет есть и норматив: емкость батареи ни при каких обстоятельствах не должна снижаться ниже определенного порога: 50% – летом, 75% – зимой. А что прикажете делать в чистом поле, когда батарея уже подсела, за окном – минус 45, а у закоченевшего бойца – полчаса на пуск мотора КамАЗа? Конденсатор был воспринят на ура – даже генеральские «волги» зачем-то обзавелись эдакими «ведрами», спрятанными, за неимением лучшего места, в багажниках.

А сегодня? Сегодня емкость конденсатора, эквивалентная 60 000 земным шарам, уже стала реальностью. Но при всем при том по сути ничего не изменилось.

ДЛЯ ИНОСТРАНЦЕВ?

Суперконденсаторы сегодня производят несколько российских фирм: «Технокор» (Москва), ЭСМА (Троицк), «Элит» (Курск), «Плескава» (Псков) и другие. Иностранцы тоже стараются – отметим, к примеру, американский Maxwell и японский Panasonic – но мы ничуть не хуже: практически вся российская продукция сразу уходит за рубеж. «Суперкапы», как их часто называют, применяют в гибридных силовых установках, системах бесперебойной подачи энергии, в тяговом транспорте, «автозвуке», железнодорожной технике и т.п. И, ко-



«Вечные двигатели» – вернее, вечные пускатели от фирмы «Элит». В обслуживании не нуждаются, да и в подзарядке тоже. Один подойдет для автохозяйства, второй можно возить с собой.



Двенадцативольтовый стартерный модуль фирмы ЭСМА и его составной «кирпичик». Через год разработчики обещают уменьшить габариты примерно вчетверо – до размеров банки растворимого кофе. А цену – еще сильнее: пятьдесят с лишним тысяч рублей – это, сами понимаете, несерьезно.



Повестку из военкомата, скорее всего, получат конденсаторы фирмы «Технокор» – испытания закончены, цена согласована. Миниатюрностью они похвастаться не могут, но на КамАЗе места много.

нечно же, для пуска двигателей – в помощь аккумуляторам. Но…

Но ни о какой технической революции разговоров уже нет – во всяком случае это касается стартерного пуска. Фирмы продолжают годами представлять на выставках знакомые в общем-то экспонаты, обещая в ближайшем будущем кардинально снизить себестоимость, перейти к массовому производству, снабдить конвейеры автозаводов и т.п. Но реально сегодняшние объемы исчисляются всего лишь сотнями штук в год. При этом о ценах лучше не думать: к примеру, чтобы крутануть конденсатором двигатель «Волги», ее владельцу придется выложить чуть ли не 2000 долларов! Да и купить изделие в розницу сегодня невозможно – единичное производство.

Причин, на мой взгляд, несколько. Основные потребители «суперкапов» сегодня – немногочисленные заокеанские дальнобойщики, привыкшие в угоду комфорту высасывать своими микроволновками и холодильниками ампер-часы из штатных батарей. Но понятно, что на любой цивилизованной стоянке они тут же подключатся к стационарной розетке и разом снимут свои энергетические проблемы. Нашим же дальнобоям «суперкапы» просто не по карману: куда проще потратиться на резервный аккумулятор. Владельцы легковушек вообще особой необходимости в подобной технике не испытывают: аккумуляторов теперь полно, да и качество их уже не то, что раньше. Необычное пусковое устройство еще может пригодиться для гаражного хозяйства, а разоряться на изделие, без которого все спокойно ездят, – увольте!

Остается то, с чего все и началось – армия. Именно здесь «суперкапы» могут наконец-то получить постоянную прописку. Во всяком случае КамАЗы и «уралы», оснащенные «суперкапами», прошли полный цикл испытаний – морозильные камеры, пробеги и все такое. Технических препятствий нет, а потому конденсаторы московской фирмы «Технокор» уже примеряют армейские погоны.

Чьи конденсаторы лучше? Не будем сталкивать фирмы – проводить экспертизу единичных изделий бессмысленно. А вот оценить, до какого состояния нужно довести батарею, чтобы уже никакой конденсатор не помог, очень даже интересно. В нашем распоряжении – конденсатор фирмы ЭСМА емкостью 600 Ф и батарея 6СТ-55.

ГДЕ ГРАНИЦА ДОЗВОЛЕННОГО?

Формально для пуска двигателя легковушки нужен сравнительно небольшой заряд – от силы 1 А·ч. Но здесь есть доля лукавства: сам по себе конденсатор в одиночку работать не любит – ему нужна помощь батареи. А если она уже полностью села, то и возможности конденсатора на поверку оказываются более скромными:



Подсобный транспорт на ЭСМЕ – естественно, конденсаторный. В активе также имеются опытные образцы «Газели», троллейбуса и т.п.

несколько секунд – и все. Однако пробуем.

Начали с плюсовой температуры 20°С: из аккумулятора забрали все 55 А·ч – током 2,75 А в течение 20 ч. ЭДС батареи составила при этом 12,04 В. Стартерный ток она, естественно, уже не выдавала (ни секунды!), но издевательство с разрядом продолжили – в итоге остановились на пороге 11,56 В. Затем подключили к батарее разряженный конденсатор и через некоторое время оценили длительность разряда этого «тандема» током 425 А до напряжения 7,5 В – норма должна была составлять 10 с. Испытания на морозе выглядели аналогично, но батарею разряжали не так зверски, как в тепле. Ориентировались на плотность – на рубеже 1,17 г/см^3 разряд прекратили, дабы не заморозить электролит. ЭДС при этом равнялась 12,08 В. Длительность «зимнего» разряда решили замерить согласно стандарту, в два этапа – при номинальном токе и при уменьшенном до 60% от номинала. Зачем? Да затем, что первого этапа для пуска точно не хватит: трех секунд на морозе, скорее всего, будет маловато…

Результаты – в таблице. Выводы – простые: конденсатор действительно может восстановить работоспособность пусковой системы автомобиля при разряженной батарее, но его возможности не беспредельны. Поэтому доводить батарею до «кондрашки» ни при каких обстоятельствах нельзя – ни с конденсатором, ни без него.

А если увеличить емкость конденсатора? Скажем, вдвое? Увы – это не выход: попытка высосать из батареи лишние ампер-часы просто приведет к тому, что напряжение на ее клеммах начнет стремительно снижаться и конденсатор зарядится до такого скромного потенциала, что дело опять закончится секундой-другой – не больше.

И последнее. Уже производятся серийно отечественные аналоги знаменитой «Оптимы» – такие аккумуляторы легко выдают ток 850 А на любом морозе… Намек понятен? □

РАЗРЯДНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ЭНЕРГОБЛОКА ИЗ АККУМУЛЯТОРА И СУПЕРКОНДЕНСАТОРА

Температура, °С	Исходная ЭДС, В	Длительность первой ступени разряда током 425 А, с	Длительность второй ступени разряда током 255 А, с
+20	11,56	1-я попытка – 8 2-я попытка – 7 3-я попытка – 6 4-я попытка – 4 5-я попытка – 2	не измерялась
-18	12,08	1-я попытка – 3 2-я попытка – 3 3-я попытка – 2 4-я попытка – 1 5-я попытка – 1	1-я попытка – 7 2-я попытка – 7 3-я попытка – 7 4-я попытка – 6 5-я попытка – 4



РУКИ ПРОЧЬ... ОТ ТЕЛЕФОННОЙ ТРУБКИ!

Денис Чиликин

Увидеть за рулем водителя, разговаривающего по телефону? Да сколько угодно! Рулим одной рукой, ею же переключаем передачи. И это еще не верх пилотажа – некоторые умудряются и SMS отправлять на ходу. Наверное, каждый понимает, что это не только неудобно, но и небезопасно, да и Правила дорожного движения такое строго запрещают, тем не менее... Может, пора уже переходить на более цивилизованные способы общения?

У МЕНЯ В УШАХ БАНАНЫ...

Вернее, не бананы, а наушники. Самый простой и дешевый вариант телефонной гарнитуры – проводная. Вставляем наушник в ухо, микрофон висит на этом же проводе – необходимость держать рукой трубку отпадает. На некоторых модельках можно найти и кнопочки для приема вызова, регулировки громкости и т.п. Стоимость – чуть ли не от 100 рублей. Берем? Или подождем?

Сразу скажем о минусах подобных устройств. Первое – это сами провода. Они болтаются, сплетаются в узлы, перетираются и вообще доставляют неудобства. Второе – совместимость с моделью телефона: сколько телефонов, почти столько же и гарнитур. Наконец, третье – качество связи. У большей части предлагаемых недорогих «хэндс фри» смутное происхождение, поэтому не стоит удивляться, если, пользуясь ими, будете слышать куда менее отчетливую речь, чем при разговоре по телефону. Дешевые компоненты – что тут сказать... Естественно, к фирменным изделиям это не относится. Ну и вообще, проводная гарнитура просто морально устарела. Потому звоним, то есть идем, дальше.

В последние годы даже в России широко входит в жизнь беспроводная технология Bluetooth, используемая для приема-передачи радиоволн. Скорость в таком канале достаточно высока и передавать с ее помощью речь не представляет никакой сложности. Притом передача голоса – лишь частный случай: подобным же образом можно, например, перекачивать файлы из ноутбука в «наладонник» или на телефон. В общем, делать все то, для чего раньше нужны были провода (естественно, при наличии Bluetooth-устройств).

Логичен вопрос: можно ли рассчитывать на то, что два беспро-



Проводные гарнитуры постепенно уходят в прошлое, но до сих пор ими еще активно пользуются. Помимо своего основного назначения, они часто служат для прослушивания радио, MP3 и т.п..



Bluetooth-гарнитура Jabra BT500 способна работать до восьми часов в режиме разговора, до 240 часов в режиме ожидания – и это при массе всего 19 граммов. Подзарядку производят как от зарядного устройства, так и от компьютера – через порт USB. Имеет функции голосового набора, режима ожидания, повторного набора последнего номера. Предусмотрена индикация состояния аккумулятора и канала Bluetooth с помощью светодиода.



Внешний экран Parrot CK3100 может быть установлен в любом месте автомобиля, тогда как основной блок лучше «припрятать». Графический дисплей позволяет видеть записную книжку и совершать все необходимые манипуляции.



Автомобильное устройство громкоговорящей связи HCB-100 от Sony Ericsson не требует профессиональной установки в автомобиль. Все, что нужно – это прикрепить его зажимом к солнцезащитному козырьку. Микрофон, динамик, клавиши управления расположены на миниатюрном корпусе, и при необходимости устройство можно унести домой.

водно общающихся устройства будут стопроцентно совместимы друг с другом? Хотелось бы ответить – да, но, если по-честному, не всегда. Технологии развиваются – отсюда и разные версии протокола общения. Хотя, опять-таки, несовместимость для Bluetooth-устройств – крайне редкое явление. К слову сказать, сейчас уже есть телефоны, способные передавать на стереогарнитуру стереосигнал. На первый взгляд не совсем понятно: телефон-то работает с моносигналом. Но вспомним, что современный аппарат – это не только телефон, но и FM-радио, а также MP3-плеер. Не будешь же доставать для него проводные наушники...

Теперь о минусах Bluetooth-гарнитур. Недостатков на порядок меньше, но все же не без них. Гарнитура беспроводная, а значит, нуждается, пусть и в не частой, но подзарядке (впрочем, как и мобильник). Так что без «зарядников» не обойтись. К тому же, естественно, цена у подобной «радости» начинается где-то от 1500 рублей. Зато можно положить телефон в кармашек и не отвлекаться от дороги. Вроде бы все удобно, но, как известно, узкая специализация почти всегда лучше универсальности. Значит, автомобилистам есть еще на что посмотреть.

НЕ КРИЧИМ ЗА РУЛЕМ...

Автомобильные системы громкой связи начинали с тех же проводных и затем плавно перешли на Bluetooth.

Что в результате? В уши мы уже ничего не «вставляем», слушаем через динамики – получается громкая связь. Большая часть подобных устройств выполнена по одному принципу: небольшой блок для беспроводной связи с телефонным аппаратом, с которым, в свою очередь, связан проводами микрофон (место ему обычно находят на солнцезащитном козырьке) и динамик. Через него-то мы и будем слушать разговор. Наличие пользовательского интерфейса (экран, кнопки и т.п.) зависит уже от конкретной модели. Во всяком случае, есть из чего выбирать.

Какие преимущества перед беспроводной гарнитурой? Начнем с того, что hands free обычно не нуждается в зарядке – в автомобиле всегда наличествует бортовая сеть. Далее – свободные уши: любителям музыки не придется снимать-надевать гарнитуру (да и вообще, «лишний» слух при управлении автомобилем никогда не повредит). И наконец, комплекты громкой связи с развитым интерфейсом. Такие и записную книжку с телефона перекачают, и позволят позвонить, не вынимая телефон, скажем, из сумочки. Согласитесь, все это достоинства!

Естественно, даже простые автомобильные комплекты (впрочем, как и некоторые гарнитуры) располагают системами эхо- и шумоподавления: без этого никак. Есть и еще интересные решения – например, ресиверы, поддерживающие технологию Bluetooth. Считай – два в одном: и громкая связь с развитым интерфейсом, и ресивер. Кстати, производители поступают по-разному – одни продают ресиверы с полным комплектом (микрофон и т.п.), а другие выпускают модели, способные работать с Bluetooth, но через дополнительный адаптер (при этом сам ресивер стоит дешевле).

Итак, что предпочесть? Если телефон куплен «до того» – а так чаще всего и бывает, то, понятное дело, следует отталкиваться от совместимости хэндс фри с ним. Если же покупка телефона и хэндс фри совпадает по времени, то, скорее всего, стоит выбирать Bluetooth-технологию. Такой успех случайным быть не может. □

ДВУХКНОПОЧНЫЙ

Наименование – охранная система A.P.S. 1350.

Ориентировочная цена – 1170 руб.



■ Модельный ряд автомобильных охранных систем A.P.S. обновился. Одна из новинок – A.P.S. 1350 с широкими охранными функциями. Наряду с уже знакомыми потребителю возможностями двойной и даже тройной блокировки двигателя, защиты от захвата автомобиля и нападения на него, охраны дверей, капота и багажника, добавилось включение охраны без брелока и двухэтапное снятие с охраны. Удобный и оригинальный двухкнопочный брелок также отличает новинку. Ее комплектуют двухзонными датчиками удара с возможностью позонного отключения и сиреной.

«СОБОЛИНАЯ» ОПОРА

Наименование – шаровые опоры HANSE для автомобилей «Соболь».

Ориентировочная цена – от 490 до 540 руб.

■ Немецкая компания HANSE начала поставку на российский рынок шаровых опор оригинальной, усиленной конструкции для автомобилей «Соболь». Узел выполнен с учетом тяжелых условий эксплуатации и, по заверениям производителей, обладает высокой износоустойчивостью, герметичностью для защиты от пыли и грязи, устойчивостью к воздействию солей и кислот, а также низких температур (до –50°С). Усиленная конструкция позволяет выдерживать ударные нагрузки, втрое превышающие ГОСТ.



ХИТРЫЙ «КОТ»

Наименование – радар-детектор Super Cat SVE-27R.

Ориентировочная цена – 4500 руб.

■ Мнение, что радар-детекторы вселяют ощущение безнаказанности, довольно спорно. Многие утверждают, что они, напротив, дисциплинируют водителя. Новый радар-детектор Super Cat SVE-27R оснащен встроенным источником питания, который заряжается либо от солнечной батареи, либо (в темное время суток) – от прикуривателя.

Интегрированный цифровой процессор обеспечивает высокий уровень фильтрации, исключая ложные срабатывания. Устройство определяет скорость автомобиля, отключая предупредительный сигнал при движении на малой скорости или стоянке. Режим экстрачувствительности позволяет обнаружить работающий радар на расстоянии до 5 км.



ВОСКОВОЙ КОРДОН

Наименование – Turtle Wax EXTRA GLOSS.

Ориентировочная цена – 450 руб.

■ Не стоят на месте разработки в автомобильной химии. Компания Turtle Wax выпустила новый полироль EXTRA GLOSS, который благодаря комбинации силиконовых полимеров и восков создает на лакокрасочном покрытии защитный слой с глубоким блеском. Препарат не требует утомительной располировки. «Суперблеск» используется на предварительно отполированной поверхности в качестве дополнительного защитного слоя или на новой вместо традиционного полироля.



Новинка не содержит чистящих пудр и микроабразивов, не обесцвечивает пластиковую отделку. Производитель обещает защиту лакокрасочного покрытия на срок до 12 месяцев.

ЛАСКОВАЯ ПАСТА

Наименование – защитная паста для рук «Лано».

Ориентировочная цена – 50 руб.



■ В дороге ни один водитель не застрахован от внезапного превращения в механика. Но садиться с грязными руками за руль – то же самое, что и за обеденный стол. Чтобы такого не случилось, предлагается защитная паста «Лано», которая появилась в продаже. Ее отличие – схожий с питательными кремами химический состав, при том, что средство не утрачивает свою основную функцию – чистить руки. Производитель обещает, что с «Лано» будет проще очистить кожу от масла, смолы, мазута и прочей химии. Входящие в состав парфюмерный ланолин, глицерин и салициловая кислота придают пасте питающее и антисептическое действие.

РЕАЛЬНЫЙ БАРАБАН

Наименование – алюминиевые тормозные барабаны «Автореал».

Ориентировочная цена – 370 руб.

■ Компания «Автореал» выпустила алюминиевые тормозные барабаны для автомобилей ВАЗ-2101-2107 и 2108-21099. Балансировка продукции происходит на немецком оборудовании, что, по заверениям производителя, должно способствовать нулевому дисбалансу, а также обеспечивать надежную работу в течение всего срока эксплуатации – 40 000 км пробега.

БЕСХРЕБЕТНЫЕ

Наименование – щетки стеклоочистителя ACROBAT.

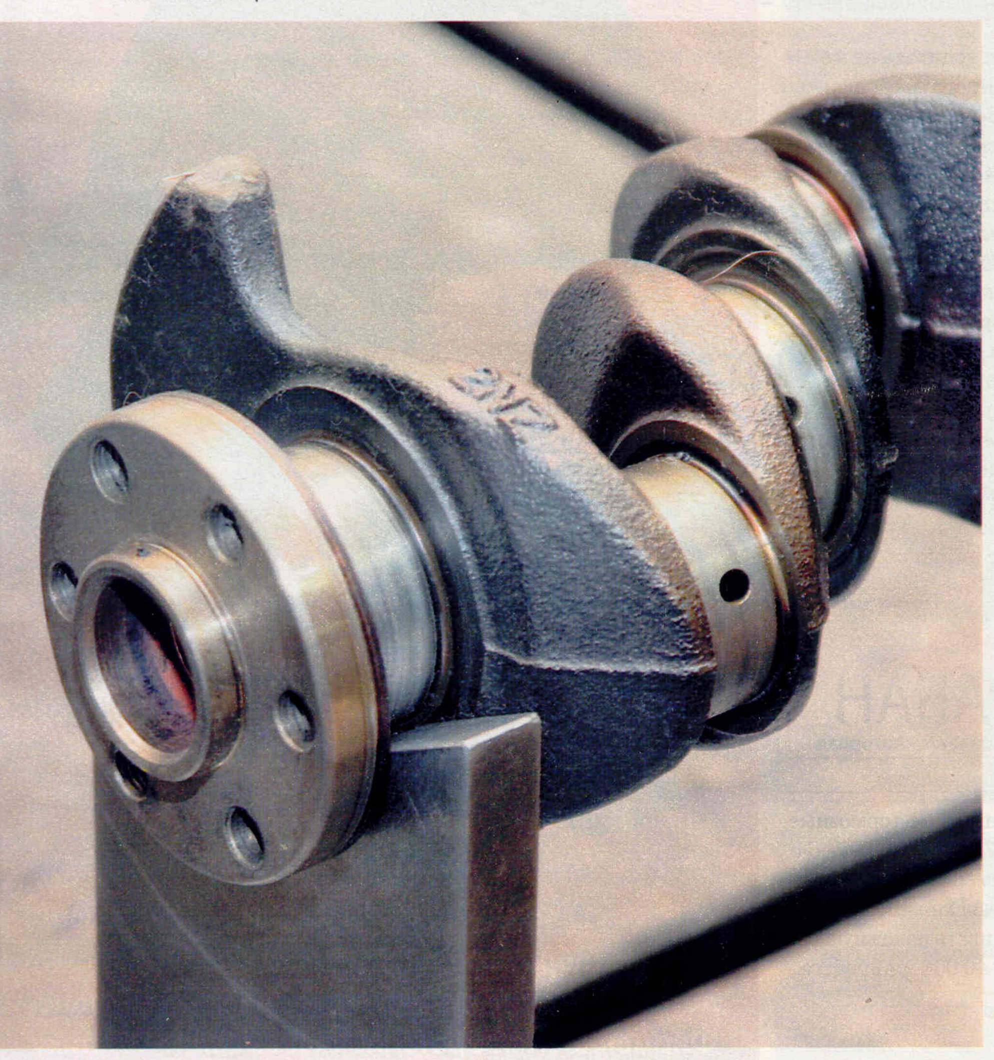
Ориентировочная цена – от 300 до 360 руб.

■ Компания «ХОРС» выпустила новинку – современные модные щетки стеклоочистителей ACROBAT, получившие от автомобилистов имя «бескаркасные». Специалисты «ХОРС» объясняют, что технически такое название неверно – каркас у щеток есть. Но вместо привычной системы коромысел здесь арматура в виде двух широких металлических пластин, изогнутых наподобие серпа. Это, по словам производителя, обеспечивает равномерное распределение прижимного давления, высокую коррозионную стойкость и позволяет обходиться без тех узлов, где может замерзать вода. Предлагается девять типоразмеров щеток от 41 до 66 см.



ПОПУЛЯРНАЯ МЕХАНИКА

Евгений Борисенков



На машине без мотора, как известно, далеко не уедешь. Благо неисправный агрегат можно заменить новым или отремонтировать. Мы решили сравнить оба варианта.

ОЧЕВИДНОЕ – НЕВЕРОЯТНОЕ

Главное – не предпринимать никаких действий, не убедившись, что «клиент», то бишь двигатель, в самом деле «созрел» (в научных кругах это называют диагностикой). Дело нешуточное – по некоторым данным, только в Москве до 10% капиталок делают зря! Аргументы воистину убедительны: «мастер сказал», «вроде пора», «лучше уж сделать» – и, наконец, «клиент заплатил!».

Между тем торопиться не стоит, ведь в хороших руках даже вазовские моторы ходят по 300 тыс. км, вдвое перекрывая отпущенный заводом ресурс. Конечно, с возрастом симптомы износа проявляются все отчетливее – пожилой двигатель хуже тянет, сильнее дымит, жрет масло и топливо, неустойчиво работает на холостых, плохо пускается. Пора – не пора? Профессионалы ставят диагноз в три этапа. И начинают, как правило, с устранения мелочей. Течь масла порой побеждают всего лишь промывкой вентиляции картера, дымление – регулировкой карбюратора и зажигания. От стуков нередко спасают подтяжка цепи и проверка клапанных зазоров. И даже показания компрессометра, случается, улучшают не заменой колец, а устранением заедания вала стартера!

Следующий вариант – частичная разборка мотора со снятием «головы». Ее ремонтом нередко все и заканчивается. Заодно измеряют степень износа цилиндров. И лишь если здесь все реально плохо, перед владельцем встает дилемма – «капиталить» или менять.

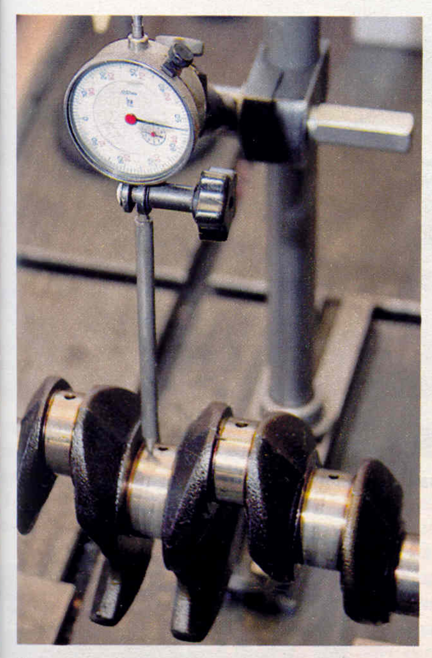
ВРАГ ХОРОШЕГО

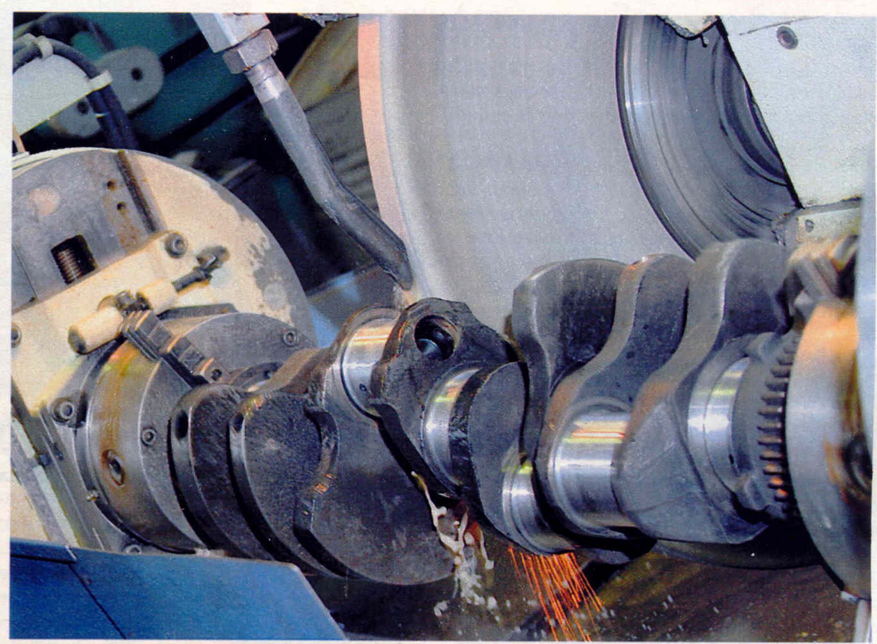
Приобрести новый мотор весьма соблазнительно – как-никак, заводская гарантия качества! Вынуждены огорчить – в запчасти поставляют «изделия, отторгнутые от основного производства». Разумеется, о некондиции речь не идет, да и собирают все двигатели на одной линии. Просто какая-то часть моторов выдала показатели у нижних границ допуска, а некоторые вовсе прошли ОТК со второго предъявления, побывав прежде в ремонтном «загоне». Именно такой мотор вам, скорее всего, предложат в магазине. На рынке ситуация еще хуже: есть риск наткнуться на «самосбор» – агрегат, внешне похожий на настоящий, но ничего общего с заводской продукцией не имеющий. В общем – как повезет. Кроме того, после установки номерной агрегат придется узаконить, потратив на это, возможно, не один день.

Немало времени уйдет и на капитальный ремонт, только здесь жалеть не о чем – хорошо сделанный мотор станет лучше серийного. Так, по опыту, расход масла в сравнении с новым вазовским упадет на 30–40%, расход топлива – на 3–5%. Субъективно подрастет и мощность, хотя официальных данных на сей счет нет. Как нет и статистики по ресурсу – видно, восстановленного мотора машине хватает на всю оставшуюся жизнь. Удивляться приведенным цифрам не стоит – все поддается логическому объяснению.

РУЧНАЯ РАБОТА

Основная ценность изрядно потрудившегося агрегата – блок цилиндров. Достоинств два. Во-первых, он уже подтвердил собственную надежность – все, что могло лопнуть, треснуть или прохудиться, давно бы вылезло наружу. А во-вторых, и это главное, он прошел курс естественного старения. Поясним: при отливке такой сложной и массивной детали в материале возникают внутренние напряжения. Из-за них блок коробит – нарушается соосность цилиндров, ведет постели коленчатого вала и т. д. Со вре-

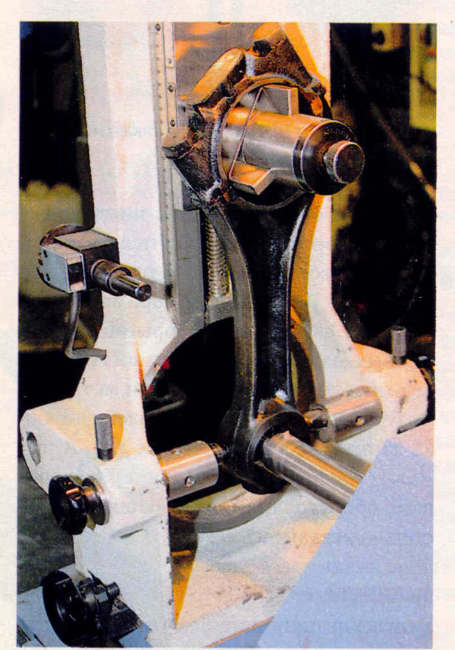

Кривизну коленвала проверяют на призмах с помощью часового индикатора.

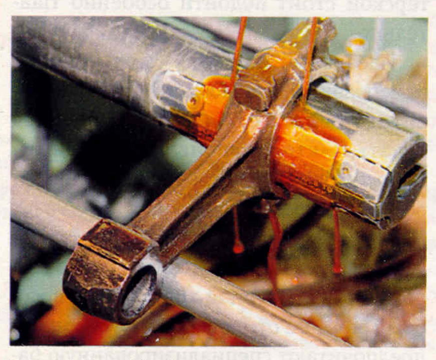

Шейки шлифуют на специальном станке, оснащенном планшайбами. Подаваемая сверху эмульсия охлаждает деталь.

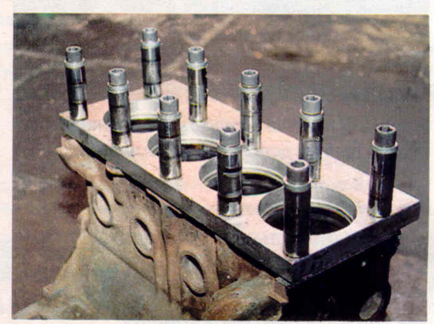
менем все притрется и устаканится – возьмут свое механические нагрузки и перепады температур, однако до той поры повышенный и неравномерный износ в парах трения гарантирован!

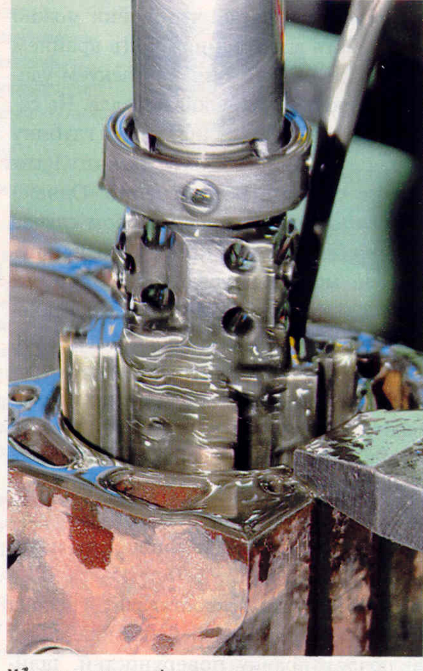
Старый блок форму держит – значит, обрабатывать его целесообразно с высокой точностью. Начинают со шлифовки базовой поверхности, потом, если надо, проходят постели. А вот цилиндры просто так не растачивают! Дело в том, что при установке головки идеальные допуски могут уйти – искажения при затяжке болтов достигают одной десятки (0,1 мм)! Чтобы этого избежать, перед обработкой на блок крепят технологические детали, имитирующие головку с прокладкой. Остается лишь отхонинговать поверхность цилиндров (нанести на нее сетку, способствующую удержанию масла), и деталь готова для сборки. Вернуть к жизни подобным образом можно почти любой блок – маленькие хитрости (вроде гильзования вконец изношенного цилиндра) существуют на все случаи жизни.

Но цилиндр – лишь один элемент в паре трения; чтобы не испортить картину, надо столь же тщательно подойти к подбору поршней. Они давно уже не дефицит – голова кружится от обилия предложений. Чтобы не запутаться, профессионалы придумали схему отбора. Невзирая на любое, даже самое громкое имя, у изделий проверяют геометрию, химсостав (!), а затем отправляют… на искусственное старение! Цель та же, что

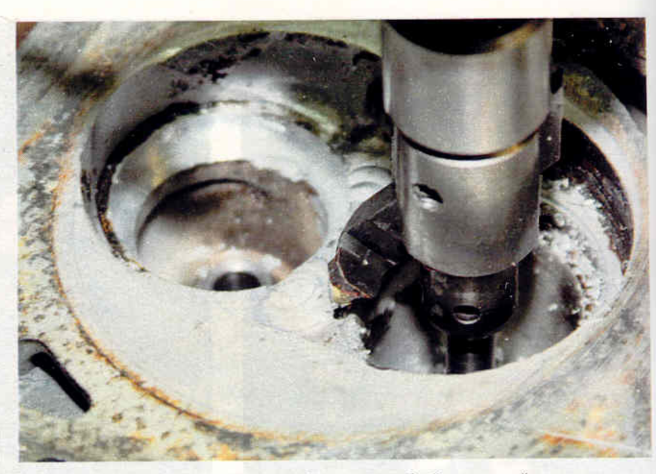

При обработке отверстий в головках шатуна важно соблюсти соосность.

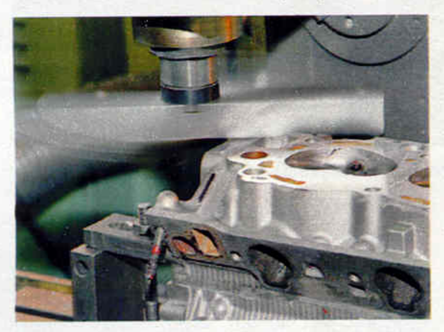

Тщательная обработка рабочих поверхностей деталей – залог долговечности двигателя.


Фальшголовка позволяет придать блоку цилиндров рабочую форму.


Хонингование – финишная операция по доводке цилиндров.


После восстановления геометрии рабочей кромки клапан – как новый.


Для ремонта седла клапана необходим особый режущий инструмент.


Головка блока, даже только что купленная в магазине, требует дополнительной шлифовки.


Новым деталям ЦПГ проверка также не помешает.


Стоит класть все клапаны в одну корзину – если они от одного двигателя.

и в случае с блоком – получить геометрически стабильный продукт. Операция эта долгая, энергоемкая и, соответственно, дорогая – в массовом производстве ее попросту игнорируют.

Не менее сложные вопросы приходится решать, восстанавливая коленвал. Бытует мнение, что шейки можно шлифовать лишь единожды (в крайнем случае, два раза) – иначе рискуем удалить упрочненный слой металла. На самом деле валы закаливают на глубину около 1,5 мм на сторону, так что 1 мм можно снимать безбоязненно. Однако грамотный специалист в любом случае проверит твердость. Кроме того, при нужде ее можно и увеличить. Впрочем, идут на это довольно редко: классическое азотирование – процесс дорогой, долгий и чреватый поводками, а современную импульсную закалку не применяют, видимо, по незнанию. Готовый вал обязательно проверяют, если надо, рихтуют на призмах, а затем балансируют. По-хорошему это делают в три этапа – сам вал, в сборе с маховиком и, наконец, со сцеплением.

Немало хлопот доставляет головка блока. Традиционный набор операций включает правку поверхностей, шлифовку, замену направляющих и седел клапанов, опрессовку. Как ни странно, то же самое порой приходится проделывать с новой деталью, купленной как запчасть. В последнее время высок спрос на сварку – некоторые из современных охлаждающих жидкостей просто-таки пожирают крылатый металл.

Процесс подготовки деталей и сборка занимают в среднем три дня. А что может сделать хороший мастер на хорошем оборудовании из хороших запчастей – догадайтесь сами.

ДОВЕРЯЙ, НО ПРОВЕРЯЙ

Учитывая цену вопроса (новый мотор на «классику» – от 19 тыс. руб., его капремонт – около 17), к выбору мастерской стоит подойти особенно тщательно.

Идеальный вариант – сдать в ремонт неисправный автомобиль, а назад получить готовый. В случае чего не придется искать, «кто пришивал пуговицы». Впрочем, ознакомиться с технологией все же не помешает.

Мойка – «вешалка» автосервиса. Полоскать чумазый мотор кисточкой в старом корыте – дурной тон. Таким способом много не отмоешь. Профессионалы предпочитают специализированную баню, где моющим средством служит содовый раствор под небольшим давлением. Отдельно убедитесь, насколько добротно (вытаскивая заглушки!) вычищают коленчатый вал.

Показательно наличие хоть простейшего сборочного стенда – квалифицированные мастера ценят свой труд и не станут понапрасну тратить силы и время, пластуя двигатель на простом верстаке. Непременно взгляните на инструмент: не обнаружив динамометрического ключа, навсегда позабудьте дорогу в так называемую мастерскую. Кроме этого, ассортимент должен дополнять добротный набор средств измерения.

А вот собственный станочный парк всем иметь не обязательно. Ведь один шлифовальный станок в смену выдает 10–12 валов. Кто в день осилит столько моторов?

Ну а наиболее надежный путь – воспользоваться рекомендацией. Самый полный реестр (с белым или, на худой конец, черным списком) проще всего отыскать в крупных центрах, оказывающих услуги по мехобработке. Им ведь тоже нужны партнеры, а не халявщики!

Редакция благодарит фирму «МЕХАНИКА» за помощь в подготовке материала.

И В САЛОНЕ ТИШИНА

Анатолий Вайсман



Внешнее благополучие в системе охлаждения порой обманчиво. Двигатель не заклинило, его не «кипятили». Но отработал ли он тот ресурс, на который рассчитан? Известно, что температура двигателя сильно сказывается на долговечности, причем колебания температуры, влияющие на ресурс, должны быть сведены к минимуму. Чем вызваны эти перепады?

Самая простая (и древняя) система принудительного охлаждения еще недавно применялась почти на всех наших автомобилях с продольным расположением двигателя: вентилятор приводится непосредственно от коленчатого вала. Дешево и сердито: «пропеллер» постоянно в работе, мотор охлаждается, даже когда это не нужно, долго прогревается после пуска, а вы мерзнете... Оборотная сторона медали – опасность очень быстро перегреть сильно нагруженный мотор при низких оборотах. Например, на длинном крутом подъеме, в глубоком песке и т. п., когда скорость вращения вентилятора недостаточна для полноценного обдува радиатора и двигателя. Перегревается мотор и в дорожных пробках, правда, медленней, так как отдаваемая мощность меньше. Включение отопителя и «прогазовка» в некоторых случаях помогают, но ухудшают экономичность двигателя, в жару к тому же подрывают здоровье автомобилиста!

С изобретением вискомуфты механический привод несколько «поумнел»: скорость вращения зависит не только от оборотов коленвала, но и от температуры двигателя. На холодном вентилятор едва крутится, с прогревом вращение ускоряется. Температура более стабильна. Но при сочетании большой нагрузки и пониженных оборотов перегрев не исключен. Выходит, что и вискомуфта не без недостатков. В их числе впечатляющая цена, так что на российских авто эта муфта не прижилась.

Самым совершенным оказался вентилятор с электроприводом. Логика управления – как у релейного регулирования: по достижении допустимого максимума температуры «пропеллер» включается, а после снижения до заданного минимума (иногда – на 5–7 градусов) выключается. Управляет процессом датчик температуры (на радиаторе либо двигателе). После пуска двигатель быстро прогревается, максимально защищен от перегрева при повышенной мощности и низких оборотах – скорость вращения вентилятора около 2800–3000 об/мин. Система недорогая. Но... коварная. Контакты датчика температуры и электромагнитного реле могут однажды выгореть – и отказ неминуем. Обычно проблемы возникают уже через год-два интенсивной эксплуатации. Здесь сказывается и мощность электродвигателя – она рассчитана с запасом, на случай, когда жидкость в системе близка к закипанию. Результат – повышенный пусковой ток через контакты реле. С другой стороны, «врубаясь» сразу на полную мощность, электродвигатель, нагрузив генератор, «притормаживает» вращение коленвала на холостом ходу, а напряжение в бортсети кратковременно падает. В сочетании с некоторыми неполадками это ведет к недозарядке батареи в дорожных пробках, особенно при большом количестве электропотребителей. Но и этим недостатки не исчерпываются.

При каждом включении мощного вентилятора температура двигателя быстро снижается, радуя водителя – только стоит ли радоваться? Автомобильный двигатель – штука массивная, в нем немало деталей, собранных с теми или иными посадками, у каждой своя тепловая инерция. Мотор не любит колебаний температуры, показанных на графике 1 рис. 1. Пилообразный характер охлаждения и нагрева вреден. Не вдаваясь в подробности, скажем лишь, что мотор, как бы приспосабливаясь к этому вредному фактору, «нарабатывает» несколько увеличенные (с запасом!) зазоры между рядом важнейших деталей. Другими словами, интенсивней изнашивается. Значит, «раскачивание» температуры лучше свести к минимуму.

Почему бы не оптимизировать систему охлаждения, соединив в ней достоинства вискомуфты и электровентилятора и избавив от недостатков? Современным компьютерным технологиям это вполне

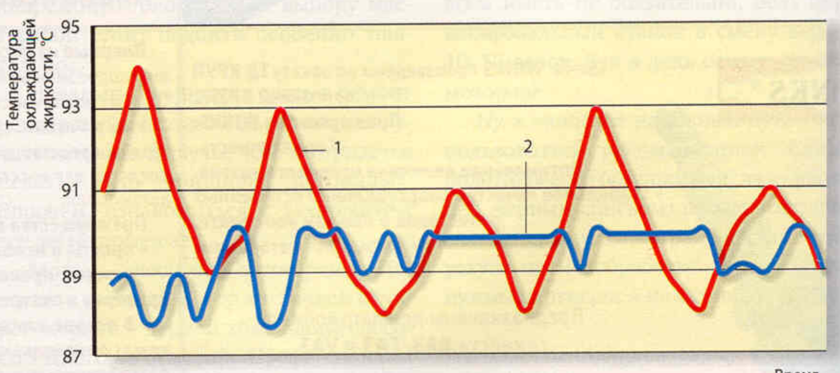


Рис. 1. Характер изменения температуры двигателя (ЗМЗ-406) со штатной (1) и микропроцессорной (2) системами регулирования.

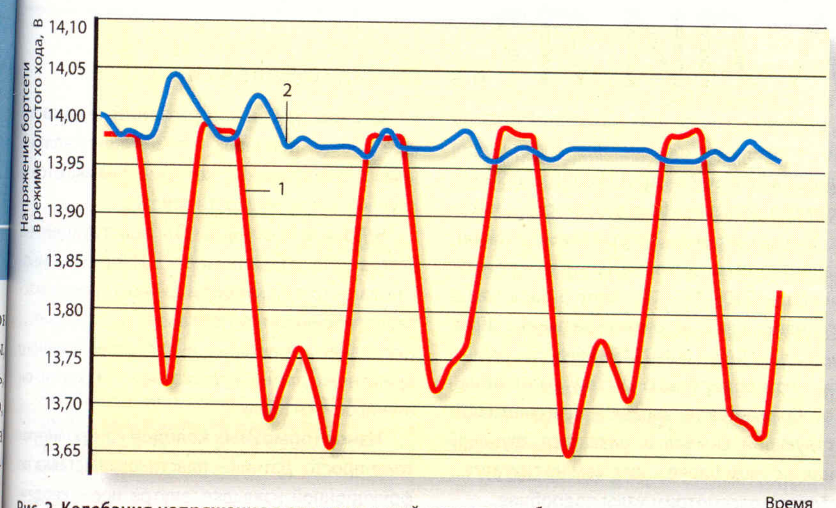


Рис. 2. Колебания напряжения в электрической сети автомобиля: 1 – штатный вариант; 2 – «Силычъ».

по силам, но не деятелям отечественного автопрома! Поэтому вся надежда на умельцев. Один из них – автор хорошо зарекомендовавшей себя микропроцессорной системы зажигания «Силычъ» Леонид Алексеев. Теперь он предложил микропроцессорное регулирование температуры двигателя: как только она превысит на 2–3 градуса точку полного открытия термостата, мягко включается вентилятор – лишь на ту мощность, которая нужна для поддержания температуры в этой узкой полосе (график 2 на рис. 1). Момент включения и обороты крыльчатки вычисляет микропроцессор, анализируя скорость нарастания температуры и результаты предыдущего цикла охлаждения. Уменьшились и колебания напряжения, вызванные включением вентилятора (рис. 2). «Родная» система управления вентилятором сохранена в качестве резервной. При отказе микропроцессора водитель вновь увидит «раскачивание» температуры – значит, снова заработала штатная система.

У микропроцессорного регулирования есть функции самопроверки (на исправность) и противодействия термоудару после выключения двигателя. Благодаря мягкому включению вентилятора почти незаметны «провалы» оборотов холостого хода двигателя и напряжения генератора. Несколько снизилось энергопотребление. Главное же – более стабильна рабочая температура, а отсюда и более стабильны показатели двигателя, включая расход топлива. Наконец, выигрывает и ресурс. Правда, этот результат, предсказываемый теорией двигателей, владельцу трудненько проверить. Нужна статистика. Автопрому же (российскому!) она неинтересна. Кстати, на дорогих иномарках последних поколений подобные системы уже появились. Наверное, не случайно!

Нашим водителям особенно понравилась тишина в салоне – нет рева, сопровождающего быстрое вращение пропеллера. □

Автор выражает благодарность Леониду Алексееву за содействие в подготовке статьи.

ВИНОВАТА ЛИ Я?..

Геннадий Непряжин

Случаются обстоятельства, в которых хочется знать о состоянии автомобиля чуть больше, чем позволяют привычные приборы. Сколько ни гляди на спидометр, он не поможет вовремя распознать прокол заднего колеса (вот одна из задач, до сих пор не решаемых многими производителями. Уже известные решения сложны, дороги...). Да что прокол – у многих автомобилей непросто узнать на ходу, горят ли, например, лампочки «габаритов» в фонарях, можно ли энергично тормознуть, когда следом мчится другая машина, закрыта ли дверь, достаточно ли «Тосола» в системе охлаждения или масла в двигателе. Увы... Рассказать хозяину о своих проблемах способна не всякая машина.

Тем не менее подвижки к лучшему заметны и в наших автомобилях. Так, современные модели ВАЗ уже оборудованы бортовым контролем уровня масла и других жидкостей, исправности ламп внешнего освещения и т. д. Речь о моделях «восьмого» семейства с высокой приборной панелью, «десятого» семейства, «Шевроле-Нива». «Калина» такой системы лишена.

Само собой, для контроля параметров нужны разные датчики. Например, для жидкостей – датчики уровня. Для тормозных колодок – датчики износа. Для выявления отказов ламп – реле диагностики. Вся информация сводится в блок индикации. На фото 1 показан этот узел в щитке приборов «Самары» с высокой панелью, на фото 2 – отдельный блок индикации, размещенный на центральной консоли «Лады-110», 111, 112. Фото 3 показывает блок индикации, вынесенный на панель «Шевроле-Нива», ВАЗ-2113–2115. Беда, постигшая любую контролируемую систему, моментально отображается на экране – вспыхнет соответствующий символ и раздастся звуковой сигнал в самом блоке – ни с чем не спутаете.

Теперь рассмотрим узлы подробнее.

Датчики. Уровень масла в картере двигателя, жидкости в бачках омывателей стекол, тормозной жидкости, охлаждающей жидкости контролируют вполне бесхитростно. Ключевая деталь датчика – поплавок. Остальное – не менее просто. Например, на фото 4 и рис. 1 показан датчик уровня жидкости в расширительном бачке. По нижней «направляющей» корпуса скользит вверх-вниз кольцеобразный поплавок, в котором размещен магнит. Внутри корпуса упрятан геркон (герметичный контакт), управляемый этим магнитом. Понизился уровень – контакты включились, цепь замкнулась – вспыхнул символ «градусник».

Датчик уровня тормозной жидкости еще проще: поплавок с плавающим «пятачком» и два контакта, которые замыкаются в случае потери жидкости (рис. 2).

К сожалению, простота конструкции не всегда сродни безотказности. Например, многие жалуются на капризы датчика уровня масла: то перекосится поплавок, то залипнет... Последнее характерно и для «проверенного временем» датчика тормозной жидкости: он очень боится пыли.

Износ тормозных колодок контролируют тоже просто. Датчик – пластиковая вставка во фрикционной накладке, внутри нее – сердечник из мягкого металла (он не должен «драть» тормозной диск), к сердечнику от блока индикации идет провод, на него подан «плюс». Когда износ накладки достигнет предельно допустимого, тормозной диск войдет в контакт с датчиком износа, при замыкании электрической цепи на блоке индикации вспыхнет стилизованное изображение колодок. Значит, пора их внимательно осмотреть и принять верное решение. Слабое место цепи – провод возле датчика, страдающий от грязи и коррозии.

Исправность ламп «габаритов» и стоп-сигнала контролирует **реле диагностики** (или реле «опроса»). Оно срабатывает в зависимо-



Блок индикации на приборном щитке «Самары».



Блок индикации ВАЗ-2113–2115.

Блок индикации «десятки» сразу после включения зажигания: опрос систем.



Датчик уровня охлаждающей жидкости.



Рис. 1. Принципиальная схема датчика уровня охлаждающей жидкости: 1 – геркон; 2 – магнитный поплавок; 3 – корпус.

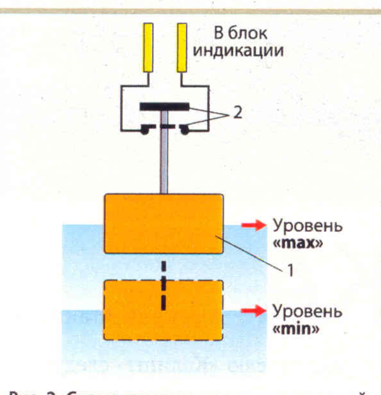


Рис. 2. Схема датчика уровня тормозной жидкости: 1 – поплавок; 2 – контакты.

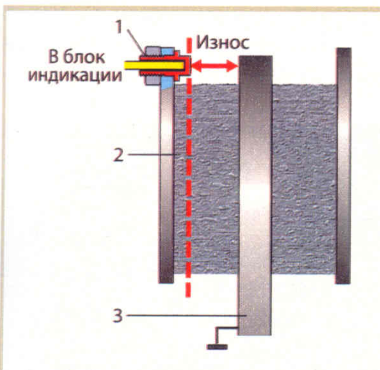


Рис. 3. Схема датчика износа тормозной колодки: 1 – датчик; 2 – колодка; 3 – тормозной диск.

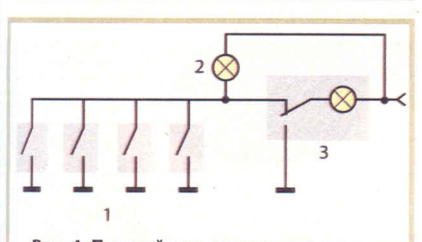


Рис. 4. Простейшая схема контроля закрытых дверей: 1 – концевые выключатели; 2 – контрольная лампа; 3 – лампа освещения салона.

сти от величины тока, потребляемого лампами. Если хотя бы одна погасла (нет контакта или перегорела нить), уменьшается ток в обмотке реле, оно срабатывает – включает изображение перечеркнутой лампочки. Остановитесь и найдите перегоревшую. Система оказалась очень полезной на машинах «десятого» семейства – словно желая подтвердить необходимость такого контроля, некто создал для них «гениальную» конструкцию задних фонарей, лампочки которых гаснут по своему усмотрению. О том, что какая-то отказала, водитель узнает молниеносно. Увы, устранить «сопли» еще никому по-настоящему не удавалось, ведь пайка намертво – не в счет!

Незакрытые двери: схемы контроля на разных моделях автомобилей могут иметь отличия, напрямую связанные с устройством электрооборудования.

Проще всего было сделано на «жигулях» и карбюраторных «самарах». Концевые выключатели всех дверей запараллелены, контрольная лампочка встроена в щиток приборов. Если хотя бы один «концевик» замкнут (дверь не закрыта), вспыхнет контрольная лампа на щитке, а одновременно с нею плафон в салоне, если его выключатель находится в соответствующем положении (схема на рис. 3).

Несколько сложнее вариант, в котором концевые выключатели также соединены, но освещение салона управляется через иммобилайзер (плафон гаснет спустя 4–5 секунд после закрытия последней двери либо немедленно после включения зажигания). Такая система может доставить немало хлопот установщикам сигнализаций – приходится совмещать ее «идеологию» с освещением салона.

Самый мудреный вариант – на «десятке». От выключателя каждой двери протянута линия к блоку индикации. Для тех, кто ценит подобные штучки, преимущества очевидны: на ходу выяснилось, например, что неплотно закрыта правая задняя дверь. Остальное просто: остановиться, дотянуться… Нет – выйти из машины и захлопнуть дверь. Даже если в машине есть пассажиры, лучше не пытаться захлопнуть дверь на ходу! Приходишь к выводу, что «преимущества» такого контроля не стоят своих денег. К слову сказать, эта система тоже немало усложняет монтаж сигнализации.

В этой системе блок индикации совместно с иммобилайзером управляет салонным светом. Задержка выключения происходит только в случае, когда открыта, а затем закрыта дверь водителя. Ну и к чему это?!

Впрочем, наш скептицизм разделят немногие – хорошо известно, что автомобиль – любимая игрушка едва ли не каждого, кому он доступен, и тут не надо удивляться ни заводским «инновациям», ни доморощенным лампочкам под днищем! То ли еще будет… □

ДУРНАЯ ПРИВЫЧКА

Алексей Макаров

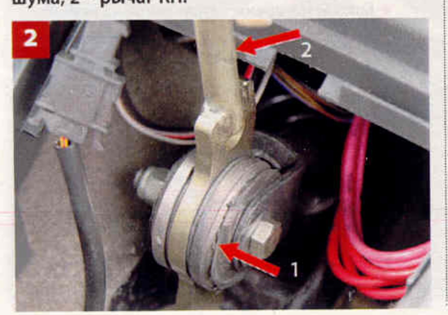
Привыкнуть можно ко многим вещам, даже к «Калине». Перестали удивлять все новые поломки, не позволяющие ни на день расслабиться, отойти от ремонтно-доводочной деятельности. Те, кто не разуверился в светлых перспективах родного автопрома, придумали для этого безобразия эвфемизм – «болезни роста». Как будто долгие годы, ушедшие на разработку «Калины», ее авторы больше интересовались рыбалкой, а теперь вспомнили о непосредственных обязанностях – и наверстывают…

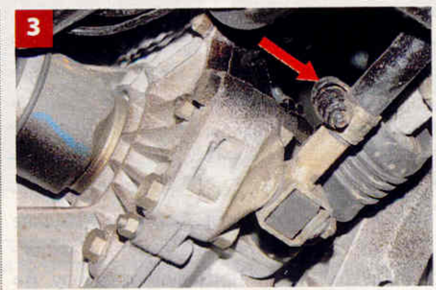
Покупателю «Калины» следует сразу выработать привычку почаще заглядывать под капот. Совсем недавно эта привычка и нам помогла вовремя выявить очередной «подарок» (фото 1). Угадайте, сколько отработал поликлиновой ремень – десять лет, триста тысяч кило-



Нежданная старость.

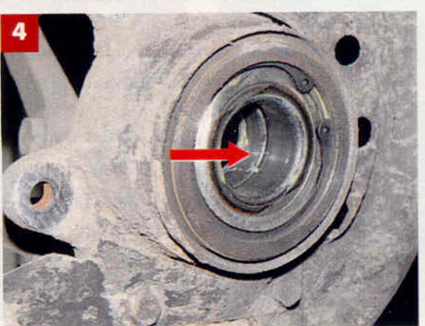
Фторопластовые прокладки (1) избавили от шума, 2 – рычаг КП.





Хомут тяги КП.

Этот подшипник – не жилец.



Вот и первые грыжи.

Кнопка замка багажника.



метров? Нет, резина состарилась за рекордно короткий срок – меньше полугода. Видимо, изготовитель ремня ввел нечто революционное в технологии: не стоит думать, будто поликлиновые ремни первым применил АВТОВАЗ. Какая уж тут «болезнь роста»! Обыкновенная халтура.

Сравнив его цену (200 руб.) с ценой фирменного заграничного ремня 6РК900 (350 руб.), купили последний. Он чуть длиннее, но это роли не играет, ведь высококачественный ремень практически не тянется. И, надеемся, куски от него завтра не полетят.

С появлением моторов 1,6 л многие отметили их родовую черту – выросший, по сравнению с полуторалитровыми, уровень вибраций, особенно на холостом ходу, в том числе принудительном, при торможении двигателем. Привыкнуть можно и к этому, благо в остальном мотор неплох. Даже на пятой передаче с полной нагрузкой тянет бодро. Но множеству деталей в салоне нет дела до тяговитости машины, зато на вибрации реагируют – будь здоров: дребезжат, скрипят, причем день ото дня все явственнее. Мы, конечно, пробовали и тут обойтись своими силами – подкладывали кусочки поролона, резины. Помогло не больше, чем двоечнику – лекция о природе вибраций. Очевидно, бороться надо с их источником, а это очень сложная задача. Станет ли АВТОВАЗ пересматривать утвержденную конструкцию – пусть не двигателя, так хотя бы его опор?..

Но один из узлов мы все же утихомирили – кулису коробки передач. Конструкция… Троечник техникума придумал бы получше! Ее шайбы вращались на втулке и, касаясь проушины тяги, раздражающе зудели. Казалось бы, что проще: подтянул болт кулисы, зажал шайбы – дребезг исчез! Возможно, кто-то уже так и делает – спешим посочувствовать… Переключение передач становится вязким, тяжелым. Мы поступили иначе: чтобы детали не дребезжали, поставили между ними самодельные прокладки из фторопласта (фото 2, поз. 1). Но для спокойствия этого мало: теперь дребезжит фиксатор задней передачи! Что с ним делать, пока не придумали.

Здесь же нашли еще один пример недобросовестной сборки: при включении задней, первой, третьей и пятой передач рычаг КП касался центральной консоли (фото 2, поз. 2). Устранили очень просто: ослабили хомут тяги и сместили ее на несколько миллиметров назад (фото 3). Неужели для серийного производства эта проблема неразрешима?

К 15 тысячам километров вновь «заговорили» ступичные подшипники – на этот раз уже передние. Еще одна «болезнь»! И снова надо менять. Видать, опыт эксплуатации миллионов «восьмерок», «девяток», «десяток» конструкторам «Калины» не пригодился. Постарались сделать хуже (фото 4).

Ничем не порадовали штатные шины Я-710: в диапазоне скоростей 40–70 км/ч неприятно шумят. Но это полбеды. А вот грыжи, уже заметные на боковинах (фото 5), – знак настоящей беды. Придется менять, ведь в нашем случае они выросли без явных причин – ударов, перегрузки корда и т.п. Это указывает на «качество» шин больше, чем реклама…

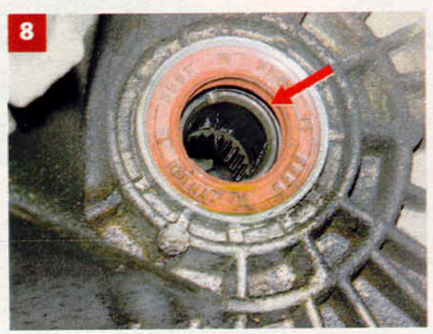
Замок крышки багажника зимой не раз подводил. Увы, зима в средней полосе России наступает ежегодно – механизм замерзал. Когда надоело с ним воевать, пришли к радикальному решению: внедрили электропривод! Он действует прямо на исполнительный механизм – замерзшая личинка для него не помеха, а крышку багажника можно открыть кнопкой из салона (фото 6) или с брелока (фото 7). Та, что на панели приборов, смотрится органично – многие, увидев ее, считают вазовским решением.

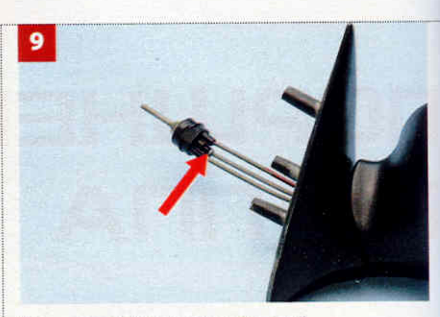
К 17 тыс. км потекло масло через сальник левого привода КП (фото 8). Оказалось, сальник сильно изношен – ширина рабочей кромки достигла 1 мм. Причина – секрет производителя. А для нас еще одна забота: разборка, замена, сборка.



…А можно и с брелока.

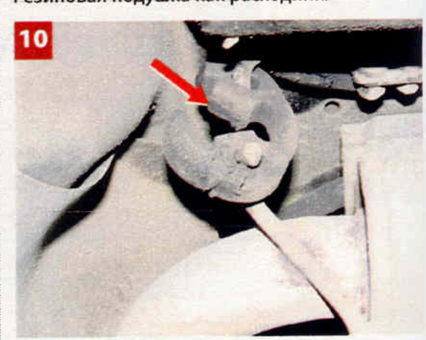
Сальник уже изношен.





Центральный штифт закреплен!

Резиновая подушка как расходник.



Символ новейших достижений.



Недавно устранили еще одну неприятную мелочь: наружные зеркала «Калины» плохо подчинялись штатному джойстику, поворачивались отчего-то меньше, чем позволяет конструкция. Разобрали… Оказалось, центральный штифт в механизме регулировки (фото 9) при вращении джойстика смещался. Мы его закрепили – приклеили намертво.

Но как раз подошла пора резиновых подушек системы выпуска – порвались (фото 10). Вот вам еще расходные материалы…

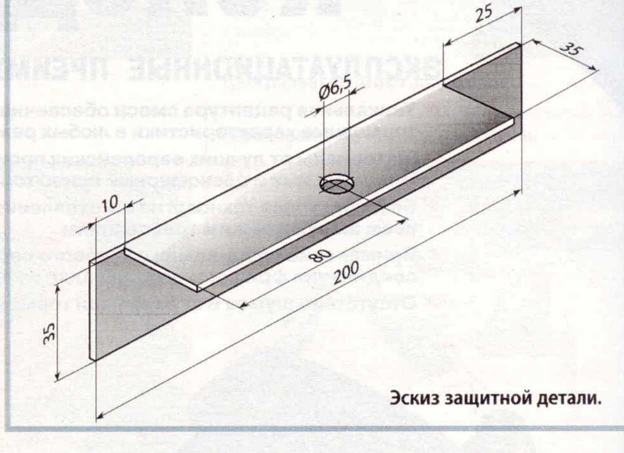
А на фото 11 – то, что видите. Заводская накладка с логотипом ВАЗа отвалилась сама собой. Вибрации… Символичная картина, не так ли!

Всего через восемь (!) лет после полета Гагарина раздосадованные американцы сумели блестяще высадиться на Луне. Интересно, кто из читателей назовет год, когда на ВАЗе начали разрабатывать простенький автомобильчик! Вспомнили? То-то же… □

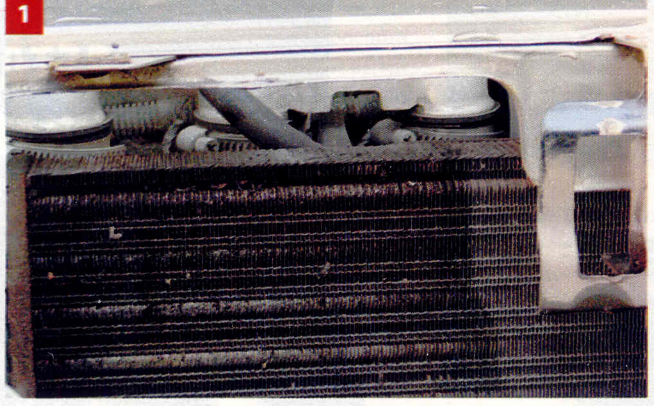
УНИВЕРСАЛЬНАЯ ДЫРА

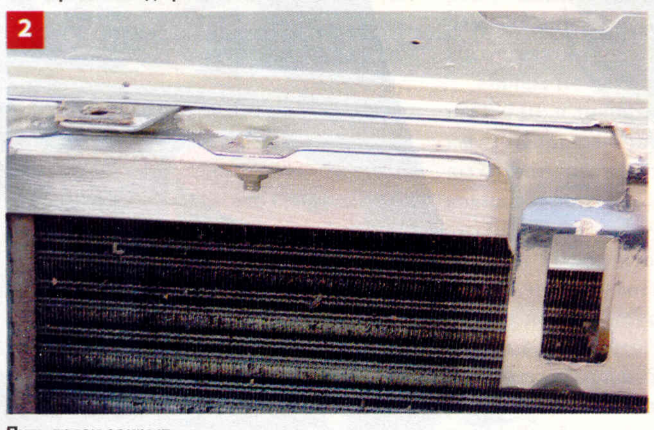
Борис Ездаков

Когда определяли облик «десятки», некоторые линии кузова, в частности капота, были задуманы дизайнерами явно без оглядки на инженеров! «Зиловский капот», вероятно, должен подчеркивать аэродинамические достоинства автомобиля, коих мы не оспариваем. Но аэродинамика – это не только общая форма кузова, от которой сильно зависит лобовое сопротивление и прочие важные силы. Есть еще множество важных деталей! По иронии судьбы, неудачная конструкция стыка капота с кузовом имеет свои плюсы: она развивает у владельца талант конструктора, побуждая придумывать изощренные способы для уплотнения злополучной щели. Не позаботишься – под капот летит не только пыль (с нею-то бороться просто нереально), но и прямые брызги дорожной грязи. А ведь там, под капотом – самая интеллектуальная (не считая водителя и пассажиров) часть автомобиля, есть что беречь…



Эскиз защитной детали.


1 Универсальная дыра.


2 Путь грязи закрыт.

Итак, опираясь на свой опыт или опыт «бывалых» из журнала, вы тщательно уплотнили вышеупомянутый стык. Но после поездки по мокрой дороге убедились, что лазейка (и немалая) для грязи осталась. И расположена, судя по «зоне обстрела», где-то спереди и пониже капота. Где?

Отвернув два винта, снимите декоративную решетку радиатора – и вашим глазам откроется роскошное зрелище. Вот она – замечательная, универсальная дыра, в которую свободно влетает грязь! Не будь облицовки радиатора, попали бы сюда и зазевавшиеся воробьи! Оказывается, раньше, на карбюраторной версии здесь располагался воздухозаборник двигателя. Во впрысковом варианте он переехал на новое место, а дыра, на которую ВАЗ махнул рукой, осталась (фото 1).

Заделаем прореху – способов немало. Мой показан на фото 2 и рисунке. Воспользовался уголком 35x35 мм. Получившаяся деталь закреплена болтом с гайкой М6 на том месте, где раньше был заборник воздуха.

Интересно… Неужто об этом не знали на ВАЗе? □

ДЕТАЛИ МАШИН ГАЗ

ЭКОНОМ ОРИГИНАЛ ПРОФЕССИОНАЛ ПРЕМИУМ

КЛАССНЫЙ ПОДХОД

Доводим до сведения автомобилистов, что группа деталей машин ГАЗ, обладающая нормированным эксплуатационным ресурсом, с 2006 года дифференцируется на классы: «ЭКОНОМ», «ОРИГИНАЛ», «ПРОФЕССИОНАЛ», «ПРЕМИУМ».

Такое деление позволяет сделать быстрый, логичный и правильный выбор среди 4-6 деталей одного наименования, исходя из потребностей, желаний и возможностей, а также организовать четкое планирование затрат на содержание транспортного средства и его эксплуатацию без простоев на ремонт.

Теперь автомобилисту достаточно знать целевое предназначение эксплуатируемого транспортного средства с учетом собственного темперамента и стиля вождения. Например, Ваш автомобиль предназначен для поездок на дачу, по магазинам и на работу или для эксплуатации в коммерческих целях, доставки грузов и перевозки людей. Возможно, сидящий за рулем предпочитает скоростное перемещение по городу и загородным трассам или спокойные поездки в стиле «тише едешь – дальше будешь»?

Приведенный ниже пример классификации тормозных колодок наглядно демонстрирует целесообразность примененного подхода. В основе метода классификации лежит оценка потребительских свойств изделий по основным критериям: надежность, срок службы (пробег), допустимые условия эксплуатации.

Несмотря на изобилие предлагаемых рынком тормозных колодок к автомобилям марки «ГАЗ» различных конфигураций и свойств, специалистам Торгового дома «Русские машины» остановить свой выбор и тем более рекомендовать к применению какие-то конкретные было задачей не из легких.

После тщательного анализа и испытаний оказалось, что не так уж и много продуктов, отвечающим требованиям разработчиков автомобильной техники ОАО «ГАЗ». Заполнить все четыре класса удалось пока только по тормозным колодкам дискового типа. В группе барабанных колодок заняли свое место изделия производства ОАО «ГАЗ» - класс «ОРИГИНАЛ». Барабанные колодки, претендующие на классы «ЭКОНОМ», «ПРОФЕССИОНАЛ» и «ПРЕМИУМ» находятся на рассмотрении в экспертной комиссии, где оцениваются по основным критериям деления: качеству, потребительским свойствам, стоимости.

Приведенные в таблице данные призваны помочь быстро и грамотно сделать выбор.

Классы	Параметры классификации	Характеристики тормозных колодок
класс «ЭКОНОМ» РАЗУМНЫЙ КОМПРОМИСС	Цвет упаковки – зеленый. Детали, прошедшие ходовые испытания и полностью удовлетворяющие требованиям безопасной эксплуатации, рекомендованы к применению. Идеальное решение для автомобилей с малым среднегодовым пробегом и эксплуатируемых в условиях бережливого режима.	Достаточно высокий уровень потребительских свойств. Полное соответствие ГОСТам и стандартам автопроизводителя. Обеспечивают максимальный комфорт за счет отсутствия скрипов и писков. Гарантируют безупречное соприкосновение диска и колодки. Подходят для спокойного стиля вождения.
класс «ОРИГИНАЛ» КОНВЕЙЕРНЫЙ СТАНДАРТ	Цвет упаковки – синий. Детали, применяемые при сборке автомобилей на конвейере, или детали, имеющие аналогичные потребительские свойства. Изготавливаются в строгом соответствии требованиям ОАО«ГАЗ» на специализированном, современном оборудовании с использованием прогрессивных технологий.	Тормозные колодки ДИСКОВОГО типа Колодки поставляются на конвейерную сборку автомобилей ГАЗ. Эксплуатационная выносливость, подтвержденная испытаниями, гарантирует оптимальные характеристики: - высокую термостабильность, сохранение работоспособности при длительном нагреве тормозов до 350°С, кратковременном - до 600°С, идеальную восстанавливаемость фрикционных свойств после нагрева; - улучшенные свойства по термомеханической прочности; -малоагрессивность к тормозному диску; -повышенную износостойкость. Колодки идеально подходят для эксплуатации в городе с частыми торможениями. При испытаниях на маршрутных автобусах ГАЗ-32213 ресурс колодок составил 30-40 тыс.км, тормозного диска - 190-210 тыс.км. Единственные колодки, допущенные для автомобилей «Соболь» из-за повышенной на 20% нагрузки на переднюю ось автомобиля. E_{22} –знак соответствия Европейскому качеству, разрешающий реализацию товара на европейском рынке. Соответствие ГОСТ 41.90-99 и Правилам № 13 и 90 ЕЭК ООН.
		Тормозные колодки БАРАБАННОГО типа Толщина металлокаркаса колодок: - для автомобилей «Волга» -обод 2,0 мм, ребро – 4,0 мм; - для автомобилей «ГАЗель» - обод 3,0 мм, ребро – 5,0 мм. Соединение каркаса с фрикционной накладкой – клей термостойкий ВС 10Т. Точность геометрии колодок свыше 90% согласно правилам ЕЭК ООН № 13 обеспечивает: - максимальное прилегание поверхностей в паре «колодка-барабан»; - минимальную вибрацию при торможении. Повышенное сопротивление сдвигу накладки относительно каркаса в соответствии ГОСТ Р ИСО 5312-93. 100% контроль на сдвиг накладок при поперечном усилии F=2300 кгс. Испытание промышленных образцов (выборочный контроль) на предельно допустимое поперечное усилие на сдвиг накладок F=5300 кгс. Средний ресурс колодок 50-80 тыс.км пробега автомобиля.
класс «ПРОФЕССИОНАЛ» АКТИВНАЯ ЖИЗНЬ АВТОМОБИЛЯ	Цвет упаковки – красный. Обеспечивают длительный срок службы в условиях жестких режимов эксплуатации. Предпочтительны для автомобилей: - с большим среднегодовым пробегом; - испытывающих повышенные нагрузки; - эксплуатируемых в режиме «экстрим» и «stop&go»; - с высокой рыночной стоимостью.	Выдерживают длительный нагрев до 600°С без разрушений с сохранением надежной работоспособности. Конструктивно колодка снабжена поперечным пазом, что исключает растрескивание накладки при интенсивном торможении и обеспечивает отвод продуктов износа. Рекомендованы для эксплуатации на дорогах с крутыми спусками, затяжными подъемами и экстремальным стилем вождения. Любителям больших скоростей и резких торможений. Оптимальное сочетание высокого уровня торможения с длительным уровнем эксплуатации и минимальным износом тормозного диска.
класс «ПРЕМИУМ» ШТРИХ ИНДИВИДУАЛЬНОСТИ	Цвет упаковки – золотистый. Детали с эксклюзивными потребительскими и эксплуатационными характеристиками. Предназначены для: - тюнинга автомобилей; - представительских автомобилей; - спортивных и гоночных форматов; - эксклюзивных моделей серийного производства; - автомобилей с высокой рыночной стоимостью.	Качество накладок улучшено новейшими композитами европейского производства. Противошумная мастика позволила полностью исключить скрипы и писки, а покрытие порошковой эмалью - обеспечить антикоррозионную защиту. Усилено уплотнение фрикционного материала в отверстиях каркаса. В конструкцию включен специальный подслой между фрикционным материалом накладки и каркасом, который обеспечивает: - повышенный уровень прочности соединения; - дополнительную защиту каркаса от перегрева; - снижение уровня износа накладок с сохранением фрикционных свойств при полном их износе; - повышенное сопротивление сдвигу накладки относительно колодки в соответствии с ГОСТ Р ИСО 6312-93. Надежная фиксация в тормозном узле достигается за счет двухвитковой пружины из анодированной стали.

Продукция сертифицирована.

«Территория деталей машин ГАЗ» насчитывает более 800 торговых представительств в России и странах СНГ и предлагает автомобилистам не просто полный спектр автокомпонентов, но и дает возможность выбирать из лучшего. Система продаж через сеть фирменных магазинов позволяет не платить за запчасти больше, чем они того стоят, быть уверенным в оригинальности товара и получить профессиональную консультацию у продавца.

УВАЖАЕМЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛИ!

Приглашаем вас к сотрудничеству.

У вас есть качественный продукт к автомобилям ГАЗ, у нас огромная «Территория деталей машин ГАЗ» - территория фирменной торговли и стабильность активного продвижения с гарантией 100% защиты вашего производственного бренда от контрафакта.

УВАЖАЕМЫЕ РАЦИОНАЛИЗАТОРЫ И ИЗОБРЕТАТЕЛИ!

Вы изобрели оригинальное приспособление ДЛЯ АВТОМОБИЛЯ? Усовершенствовали конструкцию? Придумали полезный аксессуар?

Производственный потенциал наших партнеров поможет реализовать ваши идеи и даст возможность гордиться своим творением в числе фирменных изделий марки «Детали машин ГАЗ».

УВАЖАЕМЫЕ АВТОМОБИЛИСТЫ!

Мы работаем для вас! Благодаря вашим обращениям, просьбам и пожеланиям у нас есть возможность своевременно корректировать свои действия: включать в производство необходимый ассортимент, следить за качеством предлагаемых товаров. Рекомендуя продукцию производителей, которым вы доверяете, после нашего тщательного анализа и экспертной проверки качества вы сможете найти ее в числе любимой продукции серии «Детали машин ГАЗ» в классах «ЭКОНОМ», «ПРОФЕССИОНАЛ» и «ПРЕМИУМ». Ваше мнение всегда в поле зрения специалистов ООО «ТД «Русские машины».

Приобретение автокомпонентов в сети фирменной торговли – гарантия Вашей безопасности, оптимальное сочетание цены и потребительских свойств





Департамент сбыта запасных частей ООО «ТД «Русские машины»
603004, Нижний Новгород, пр. Ильича, 5, тел.: (8312) 90-84-68, 90-81-23
smutin@rusma.ru, vnk@rusma.ru

СВЕТЛАЯ ПАМЯТЬ

Алексей Воробьев-Обухов

Ездить днем с огнем – это, конечно, круто (и правильно). Но если «светлая память» вас подведет, то долгий шопинг закончится поисками буксира или «донора», который даст «прикурить». Особенно актуальна эта проблема для таких автомобилей, как «Дэу-Матиз» с его крошечным аккумулятором. Конечно, будь он сделан, скажем, для канадского рынка, фары (и только они!) загорались и гасли бы с поворотом ключа зажигания. Мы, однако, не в Канаде – придется потратить на «энергетическую безопасность» полчаса времени и полсотни рублей.

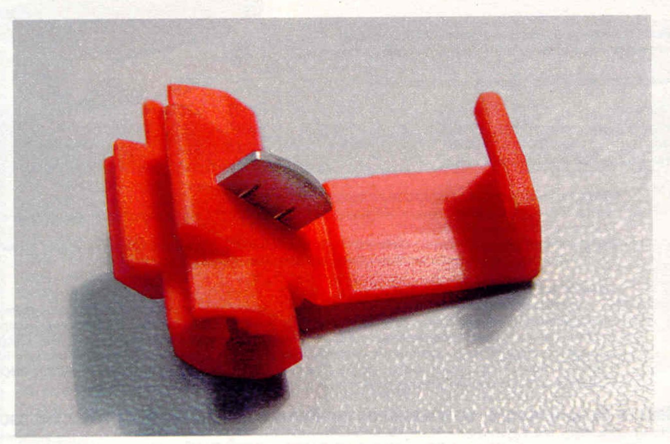
Итак, нам понадобятся обычное автомобильное реле в корпусе с ушком для крепления, полметра провода, две соединительные муфты, четыре наконечника-«мамы» для выводов реле и один наконечник с отверстием под винт.

Откроем капот и отвернем два винта крепления блока реле и предохранителей (он справа, рядом с аккумуляторной батареей). Аккуратно отогнем пластмассовые защелки и снимем нижнюю крышку этого блока. Пропустив отрезок провода длиной 20 см через щели крышки, соединим с помощью муфты вывод 30 реле с белым проводом (их там два, нам нужен тот, что тоньше). Аналогично поступим с выводом 86 и красным с желтой полосой проводом.

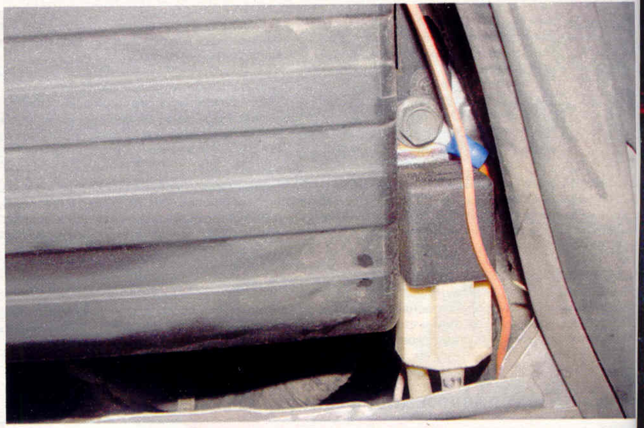
Осталось соединить выводы 85 и 87 с клеммой-«колечком» и можно собирать разобранное. Только не забудьте надеть эту клемму и ушко реле на верхний винт крепления блока. Теперь при включении зажигания фары загорятся автоматически и, самое главное, автоматически погаснут с его выключением. Есть и бонус: в дневном режиме не будут напрасно гореть габаритные фонари и подсветка знака – значит, реже придется менять лампочки, да и нагрузка на генератор чуть меньше. В темное время суток используем штатный подрулевой переключатель света – в темноте вы вряд ли оставите фары включенными…

Разумеется, подобную операцию можно проделать с любым автомобилем, но поскольку схемы включения света могут быть различными, слепое копирование не пройдет. □

Фрагмент электросхемы «Дэу-Матиз» с добавочным реле «дневного света».



Соединительные муфты позволят не резать и не зачищать штатные провода и обеспечат надежное соединение и его изоляцию.



После нашей модернизации для добавочного реле нашлось подходящее укромное место рядом с блоком реле.

МЕХАНИЗАЦИЯ ТРУДА

Анатолий Сухов

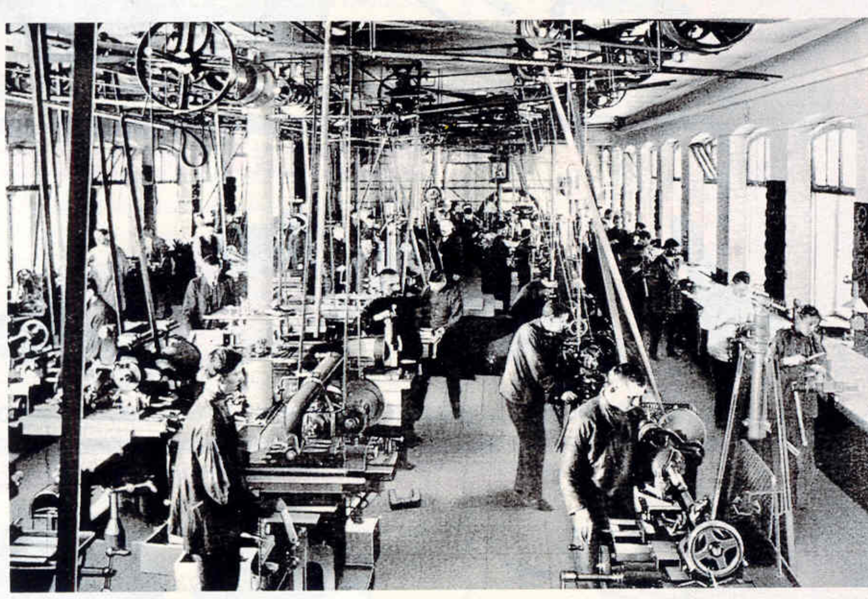
Стремясь к безбедному существованию, человечество доверило заботу о себе миллионам машин: они выкачивают нефть, собирают хлеб, производят другие машины. Огромная часть наших знаний и умений предназначена для эксплуатации механизмов – от кофемолки до автомобиля. Исчезни они – и современный homo sapiens окажется едва ли в лучшем положении, чем его далекие предки.

ЛУК И СТРЕЛЫ КАК ОРУДИЯ ПРОИЗВОДСТВА

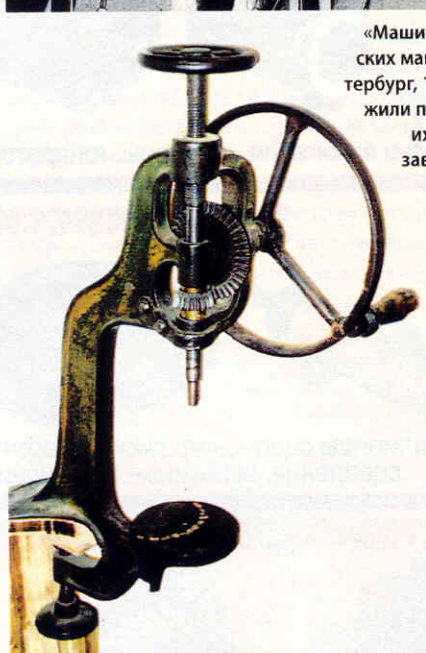
Пользу механизации труда люди оценили еще 7 – 8 тыс. лет назад, приспособив лук для сверления твердых кремневых топорищ: палочку с кремневым же наконечником приводили во вращение обвитой вокруг нее тетивой. Куда производительнее сплошных сверл оказались полые: обрезанную трубчатую кость набивали песком, чтобы абразив постепенно высыпался под рабочий торец, а место сверления смачивали водой – для смазки и охлаждения. Чтобы ускорить процесс, кость прижимали рукой, позже рычагом. Вслед за «дрелью» в неолите появились примитивные токарный и шлифовальный станки.

Первый состоял из двух деревянных или костяных центров, в которых заготовку вращали также с помощью лука. Суппортом древнему токарю служила собственная рука или нога, поэтому и производительность, и точность обработки по нынешним меркам оставляли желать лучшего. Впрочем, некоторым африканским племенам лучковые станки служат до сих пор. А у нас их продолжают использовать часовщики и ювелиры: производительность при малых объемах не так уж важна, а точность обеспечивается постоянным контролем размеров. К тому же обработка детали между центрами в любом случае точнее, чем в патроне – биение практически отсутствует.

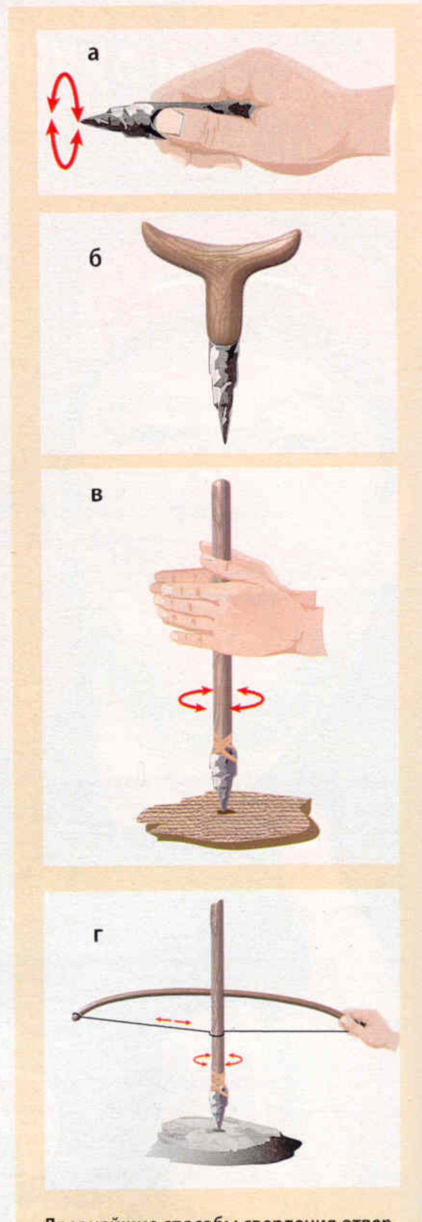
Точильные камни древние вращали руками и ногами; для изобретения ручки – простейшего кривошипного механизма – понадобились тысячелетия. Первые упоминания



«Машино-строительный отдел Торгового Дома технических машин и инструментов Завода Г.М. Пека» (Санкт-Петербург, 1913 г.). Открытые ременные передачи часто служили причиной травм, поэтому были попытки заменить их более дорогими шестеренчатыми. Но на многих заводах, в том числе и в США, они просуществовали до второй половины XX столетия.



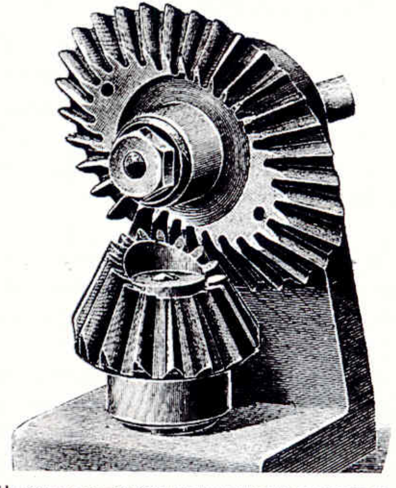
Станок сверлильный малый, крепится к столу, с шарошенными зубчатыми колесами, с самоцентрирующимся патроном и весьма точной сборки (конец XIX – начало XX века, Россия). Подача сверла производится вручную – вращением верхнего маховика.



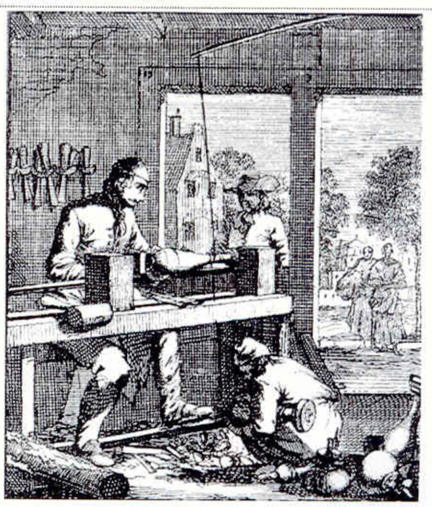
Древнейшие способы сверления отверстий: а – микролитом (кремневым отщепом); б – микролитом, закрепленным на рукоятке; в – вращением в руках палочки с наконечником; г – вращением палочки тетивой лука.

об этом способе преобразования привычного для живых существ поступательного движения во вращательное датируют I веком (Древний Китай). В Европе появление кривошипа зафиксировано лишь в IX веке (на рисунке в Утрехтской Псалтыри (834 год) подмастерье вращает за ручку точильный круг) и только в XIII веке – у арабов. Забавно, что изобретателем кривошипного механизма с маховиком (известного примерно с XI века) считается англичанин Джеймс Пикард (James Pickard), запатентовавший это устройство в 1780 году.

Однако, судя по находкам археологов, еще в третьем тысячелетии до Рождества Христова в Древнем Египте и Междуречье существовала инструментальная база, не уступающая средневековой Европе.



Некруглые шестерни применяли совместно с кривошипно-шатунным механизмом для более равномерного распределения крутящего момента – они сглаживали влияние мертвых точек. Уже в позапрошлом веке на зуборезных станках делали такие высокоточные шестеренчатые передачи.



Средневековый токарный станок с очепом (гибкой жердью). Очеп связан с педалью веревкой, обвивающей деталь. При нажатии на педаль деталь закручивается, при отпускании делает обратное движение. Позднее очеп стали делать жестче и связывать с маховиком, что позволяло запасать значительную энергию.

«СДЕЛАНО В ЕГИПТЕ»

В Каирском музее можно увидеть множество искусных каменных сосудов станочного изготовления, обнаруженных внутри и вокруг знаменитой ступенчатой пирамиды фараона III династии Джосера (2667–2648 до Р. Х.) в Саккаре. Все они несут следы механической обработки – круговые борозды, оставленные резцом (более отчетливые у центра, где резец работал интенсивнее, и там, где изменялся угол подачи инструмента).

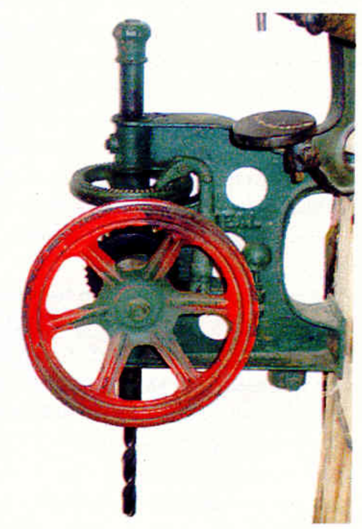
Судя по распилам (в том числе примерочным) на гранитных и базальтовых блоках, крупные камни древние египтяне разделывали без труда, сохраняя при этом идеальный профиль реза. Высверленные каналы от 0,63 до 45 см в диаметре во многих сооружениях также содержат следы быстрорежущего инструмента. Вопрос о том, были ли известны древним мастерам сверла с коронками из драгоценных камней (алмаза и берилла), пока остается открытым, но медными трубчатыми сверлами с абразивом (в частности, кварцем) они пользовались широко. Применялся и коловорот, причем с двумя гирями-утяжелителями. Множество сменных кремневых сверл найдено в Саккаре и в других местах. Но об истинных масштабах механизации в Древнем Египте мы можем только догадываться.

ВЕЧНОЕ ДВИЖЕНИЕ

Вернемся в Европу. Как ни странно, ножной привод с кривошипом (как в швейных машинках) появился на токарных станках сравнительно поздно – лишь в начале XV века. До этого педаль использовали в паре с очепом – закрепленной на стене упругой жердью (см. рис.). Постоянная смена направления вращения и, соответственно, его неравномерность почти не мешали проточке, а о нарезании резьбы на станках тогда не задумывались. Распространившиеся в XIV–XV веках водяные колеса произвели революцию: вращение стало односторонним и появилась возможность ускорить обработку за счет увеличения подачи режущего инструмента – это позволяла мощность нового привода.

Первые попытки нарезания резьбы по копирам приходятся лишь на начало XVIII века (Нартов, Плюме), а настоящие токарно-винторезные станки появляются ближе к его концу (Рамедон, Сено, Модсли) – см. ЗР, 2004, № 11.

Энергию для небольших станков и ручного инструмента вплоть до XX века в основном запасали в маховиках; первой электродрели пришлось ждать до начала прошлого столетия, хотя электромотор построили еще в начале XIX века почти одновременно во многих странах (Фарадей, Якоби, Йедлик). На крупных же заводах станки приводились ременными передачами от валов, проходивших под потолком всего цеха; их вращала паровая машина или водяное колесо. Так, на заводе стиральных машин Карла Миле в начале прошлого века паровая машина мощностью 16 л.с. приводила четыре токарных и один сверлильный станок. А, к примеру, в мастерских Адмиралтейства, построенных по указу Петра I на реке Ширше (приток Северной Двины), водяное колесо диаметром 3,6 м давало энергию пиле по металлу, 14 токарным, 5 сверлильным и двум винторезным станкам, а также двум машинам для полирования металла. □



Сверлильный станок Ideal – настенный, с храповой пошаговой подачей шпинделя, быстроходный, для ременного привода (конец XIX - начало XX века, Англия).



Сверлильный станок малый (середина XIX века, Россия). Подача сверла – за счет центробежной силы: при вращении маховика чугунные шары поднимаются, сверло же движется вниз.

Благодарим ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ПОЛИТЕХНИЧЕСКИЙ МУЗЕЙ (Москва) и МУЗЕЙ ИНСТРУМЕНТА (Санкт-Петербург) за помощь в подготовке материала.

На ВАЗе:

ЕВГЕНИЙ БАЙБОРИН отдел доводки двигателей



1. Еще год назад читал в ЗР, что на «Калине» будет двигатель с облегченными поршнями и шатунами. Хотел поставить такие на «Оку», да не тут-то было… Где же они, обещанные?

Производство двигателей ВАЗ-11194 объемом 1,4 л для «Калины» планируется на вторую половину 2007 года. Однако детали новинки не подойдут к двигателям «Оки». Во-первых, диаметр новых поршней 76,5 мм, а у двигателя ВАЗ-1111 – 76, у ВАЗ-11113 – 82 мм. Во-вторых, оригинальная форма днища новых поршней в сочетании с головками цилиндров двигателей 1111 и 11113 не обеспечит нужной степени сжатия и достаточной глубины лунок под клапаны.

2. На ВАЗ-2109 (пробег 65 тыс. км) карбюратор сильно загрязняют отложения из картерных газов. Как с этими газами бороться?

Первым делом проверьте уровень масла в картере: он должен быть между метками на указателе. Не стоит добиваться максимального уровня. Даже небольшое его превышение может привести к значительному увеличению уноса масла картерными газами. Применяйте только рекомендованные масла, соблюдайте сроки смены. Не реже чем через 60 тыс. км промывайте систему вентиляции картера, в противном случае ее каналы зауживаются отложениями, а это повышает скорость течения газов и унос масла.

Проверьте, плотно ли сопрягаются поверхности корпуса маслоотделителя и крышки головки цилиндров. Насыщенные маслом газы из зоны распредвала через зазоры проникают в полость маслоотделителя, что заметно сказывается на уносе масла. Если потребуется, удалите литейный облой на крышке и корпусе, а при сборке проследите, чтобы крайняя перфорированная пластина не мешала сопряжению деталей.

3. Недавно купил ВАЗ-2115 (двигатель 2111) и нашел некоторые отличия от мотора прежних выпусков, в литературе не описанные, – например, датчик фазы. Форсунки – другие, тонкие. Они такие, как на двигателе 1,6 л, или просто похожи? Как обозначается эта модель двигателя?

В настоящее время на автомобили ВАЗ-2115 устанавливают восьмиклапанные двигатели 1,5 л ВАЗ-2111-80 в комплектации Евро II и ВАЗ-2111-75 в комплектации Евро III. На внутренний рынок в основном поступает вариант Евро II. Датчик фаз – неотъемлемая часть системы управления этими двигателями.

Топливные форсунки EV14CL двигателей 1,5 л внешне похожи на форсунки EV14CS двигателей 1,6 л, но все же другие. Форсунки EV14CL длиннее и с пониженной расходной характеристикой.

На ГАЗе:

ВЛАДИСЛАВ АФАНАСОВ отдел легковых автомобилей (1)
ВЛАДИМИР МАКСИМОВ расчетно-аналитический отдел (2)
ВАЛЕРИЙ ДЬЯЧКОВ бюро специальных испытаний (3)
СЕРГЕЙ ЧЕРНОВ КО электрооборудования (4)

1. Рессоры «Волги» со временем отчего-то проседают, хотя машину я берегу, не перегружаю, не езжу быстро по плохим дорогам. Чем объяснить это явление, ведь речь идет об упругом элементе из специальной стали и не «сыром»?

Любой упругий элемент с течением времени под нагрузкой проседает. Это подтверждает ГОСТ Р 51585–2000 «Рессоры листовые автомобильных транспортных средств», согласно которому допускается проседание рессор до 20% от номинальной величины. Вы можете проверить рессоры самостоятельно на снаряженном автомобиле, измерив расстояние между стремянкой рессоры и кронштейном лонжерона, куда упирается буфер сжатия. Это расстояние не должно быть меньше 165 мм. Точнее оценивают состояние рессоры на специальном стенде: у просевшей стрела прогиба под нагрузкой 400 кгс меньше 28 мм. Покупать новые рессоры рекомендуем у официальных дилеров ОАО «ГАЗ» – на рынках много подделок.

2. У меня «Волга» 1996 года выпуска. Как снизить расход топлива в городе, на шоссе? Какие факторы наиболее значимы? Водитель я неопытный…

Рекомендации здесь стандартные. Во-первых, нужно следить за исправностью всех узлов и агрегатов, применять предусмотренные горюче-смазочные материалы, поддерживать рекомендованное давление в шинах, не допускать перегрузки. Во-вторых, ездить экономно, расчетливо, без резких, ненужных разгонов и торможений, не злоупотреблять высокой скоростью или частой ездой на пониженных передачах. В условиях города, хотя сегодня это проблематично, старайтесь двигаться в «зеленой волне».

3. На «Волге» с мотором ЗМЗ-402 почему-то низка температура охлаждающей жидкости. Нижний патрубок радиатора холодный, а указатель температуры показывает градусов 50… Возможна ли замена штатного термостата каким-либо иным – например, от двигателей ВАЗ?

По-видимому, на вашем автомобиле действительно отказал термостат и его просто нужно заменить. Рекомендуем купить штатный, предусмотренный для этих автомобилей и хорошо себя показавший при продолжительной эксплуатации (ЗАО «Орлекс», Орел, или ОАО «Ставровский завод автотракторного оборудования»). Заменить такой вазовским (поставив на прежнее место) невозможно – слишком велики конструктивные отличия. Переделка всей системы подсоединения трубопроводов от двигателя к радиатору, с тем чтобы термостат был установлен отдельно, как на ВАЗах, технически выполнима, но вряд ли имеет смысл: после этого температурный режим двигателя повышается.

4. Какой маршрутный компьютер поставить на «Волгу» с мотором ЗМЗ-402?

ГАЗ не занимался разработкой и установкой бортовых компьютеров на свои автомобили. К тому же оснастить компьютером машину с карбюраторным двигателем ЗМЗ-402 практически невозможно – здесь нет блока управления двигателем, с которого компьютер считывал бы исходные данные для своей работы. Впрысковый двигатель ЗМЗ-406 «открыт» для установки компьютера – этим занимаются специализированные фирмы.



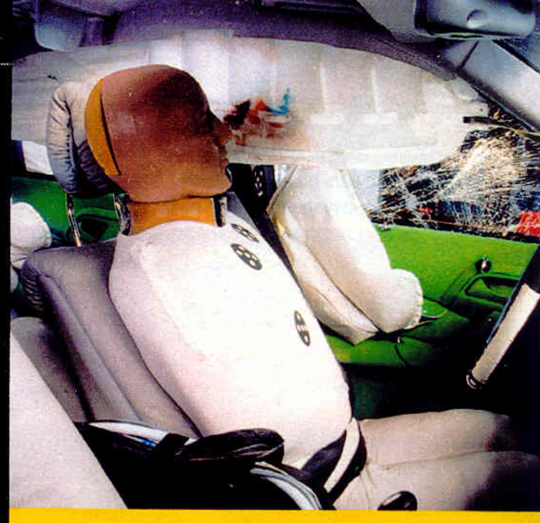
ЗАНАВЕСКИ И ПОДУШКИ Х

В 1969 году президент США Линдон Джонсон сказал: «Мы не можем и дальше игнорировать небезопасные автомобили». Вскоре слова президента, перенесенные на бумагу и скрепленные печатями, вступили в законную силу – в США законодательно решено было оснастить каждый выпускаемый автомобиль средствами пассивной безопасности. С того знаменательного момента, как первая подушка получила прописку в автомобиле, прошло более четверти века.

БЫЛОЕ И «ДУМКИ»

Идея уберечь человека посредством надувной подушки витала в воздухе еще в 40-х годах, во время Второй мировой войны. Тогда было запатентовано спасательное приспособление для военных самолетов.

Но в автомобиле применить фантазию не удавалось еще долго, требовались поистине революционные технологии и материалы. В 50-х были изготовлены первые газовый генератор и система датчиков, способные надуть подушку за требуемое время – не более 50 миллисекунд. Тогда же нашли рецепт особой эластичной ткани, позволившей улучшить «надувные» характеристики подушки и



ПОДУШКА БЕЗ ОПАСНОСТИ

■ **Правило № 1**

Всегда, даже в городе и на невысоких скоростях, пользуйтесь ремнем. Если вы не пристегнуты, подушка иногда причиняет больше вреда, чем пользы.

■ **Правило № 2**

Маленьких детей обязательно сажайте в детские кресла. Внимательно изучите инструкцию к автомобилю, чтобы правильно установить кресло на нужном ряду сидений и при необходимости и возможности – внимание! – отключить подушку.

■ **Правило № 3**

Не пытайтесь самостоятельно разобраться в конструкции подушки или отключить ее, если это не предусмотрено заводом, а процесс не описан подробно в инструкции. Подушка безопасности – вовсе не мягкая «думка» с вашего любимого дивана и может в одночасье превратиться в «подушку опасности»!

■ **Правило № 4**

Не кладите на то место панели, где расположена подушка, посторонние предметы. В случае раскрытия они могут нанести серьезные травмы.

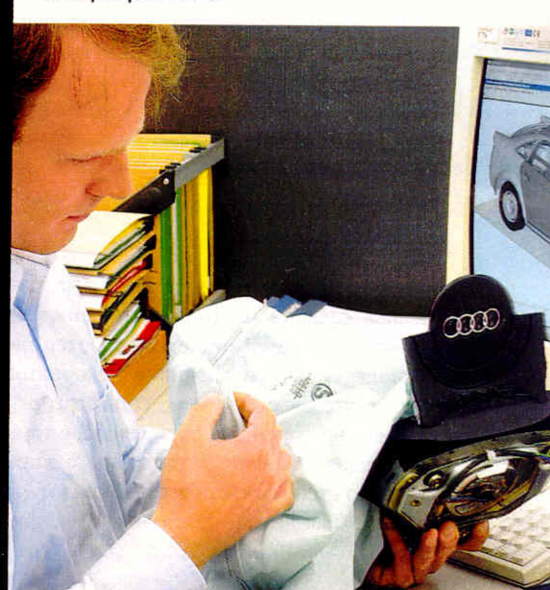
Прежде чем пойти в серию, подушки подвергают многократным проверкам на прочность, в том числе – после срабатывания при крэш-тесте.

ЖДУТ РЕБЯТ

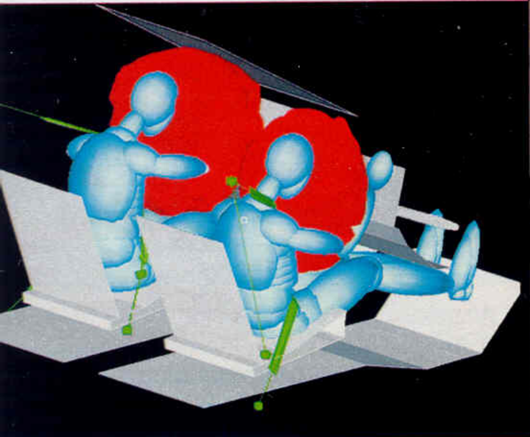
Михаил Гзовский

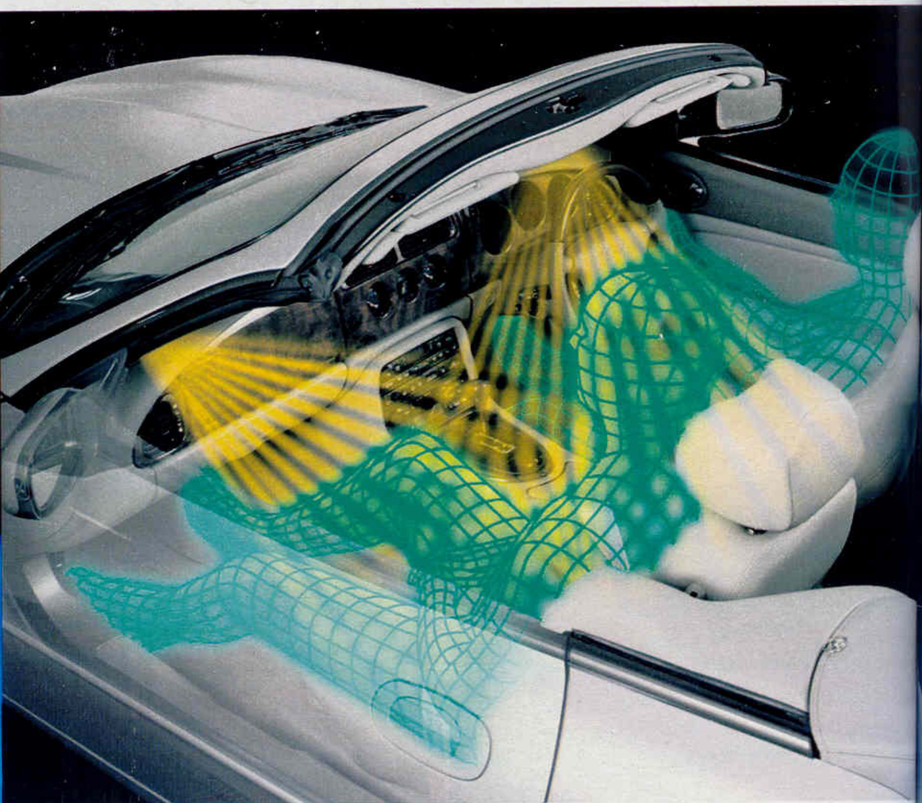
разместить ее в ступице рулевого колеса.

С самого начала развития «подушечной» темы инженеры преследовали цель дополнить трехточечные ремни, которые и сегодня остаются самым эффективным, но не единственным средством сохранить жизнь и здоровье. В 70-х годах около трети пристегнутых водителей в случае сильной аварии получали серьезные травмы. С внедрением подушек кривая смертности пошла дальше на убыль: лишь в одной Германии и только по статистике «Мерседес-Бенца» за последние 15 лет благодаря «эйрбегам» остались живы не менее 2500 человек. Американская служба безопасности дорожного движения утверждает, что с 1987 года в США подушки спасли 14 200 человек.



Компьютерные технологии позволяют моделировать различные виды столкновений в виртуальной реальности.





Адаптивная система вспомогательного удерживания «Форд» задействует ультразвуковые датчики для определения положения людей в момент столкновения.



Электроника продолжает умнеть: этот блок при необходимости может в доли секунды обработать данные 38 устройств пассивной безопасности.

Первопроходцем среди серийных автомобилей, в списке оборудования которых значилась подушка, стал «Мерседес-Бенц». После 250 крэш-тестов, 2500 ездовых испытаний и семи миллионов километров «эйрбег» дебютировал в декабре 1980-го на S-классе, одновременно с еще одним ноу-хау – преднатяжителем ремней. Мир быстро оценил подушку по заслугам. К 1991 году уже четверть автомобилей премиум-класса могли похвастать этим средством безопасности для водителя, а еще через пару лет все дорогие модели были оснащены ей «по умолчанию».

ГАЗ ВМЕСТО ПУХА

Из чего состоит устройство? Сама подушка сделана из тонкой нейлоновой ткани. Приказ ей отдает компьютер на основе сигналов датчиков ускорения в передней части кузова. Они реагируют на деформации, эквивалентные тем, что машина получит при ударе о кирпичную стену со скоростью 16–24 км/ч. Система наполнения содержит азид натрия, который при взрыве пиропатрона преобразуется в азот.

Компьютер отдает приказ на воспламенение заряда, сгорающего в доли секунды ради выработки большого объема газа. Под его напором подушка стреляет навстречу водителю со скоростью свыше 300 км/ч – за это время вы в прямом смысле не успеете и глазом моргнуть! Спустя секунду газ уже уходит через крошечные отверстия в подушке, чтобы смягчить вашу встречу.

В последние годы подушек в автомобиле становится все больше. Пара – тот минимум, без которого новую модель и представлять миру неприлично.

Боковые аварии относят к числу самых опасных: энергию удара гасит лишь тонкая дверь, а водителя или пассажира отбрасывает вбок с риском травмировать голову о центральную стойку. Поэтому вслед за фронтальными нормой стали боковые подушки для защиты грудной клетки, как правило, уложенные в боковины спинок или стойки кузова. Затем настал черед «занавесок», оберегающих голову, – место нашлось в силовой раме крыши. Технология достигла такого уровня развития, что понять, где именно спрятаны подушки, можно лишь по надписи SRS – никаких «пунктиров» для разрыва пластмассы уже не видно…

Сегодня производители озабочены выведением на рынок еще нескольких новинок – например, подушек для защиты ног водителя. Педальный узел представляет особую опасность при фронтальном ударе – ведь он, как правило, смещается в салон; «аккомпанирует» ему рулевая колонка. Многие современные авто уже оснащены «эйрбегами» малого объема, изолирующими водителя от рулевого вала и педалей.

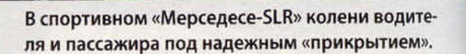
СПАСТИСЬ ЗАВТРА

Шесть, восемь, даже десять подушек в современной модели теперь не удивляют. Но количество постепенно переходит в качество. Системы умнеют на глазах: все чаще мы слышим про многоступенчатый алгоритм раскрытия, позволяющий в зависимости от силы столкновения использовать весь объем подушки либо только часть (часто такие подушки называют адаптивными). Сделано это, чтобы не рисковать здоровьем людей: все-таки выстрел подушки – процесс небезопасный…

По этой же причине электроника обзаводится страхующими функциями.

Задача этой подушки – защитить грудную клетку при боковых столкновениях.





В спортивном «Мерседесе-SLR» колени водителя и пассажира под надежным «прикрытием».

Например, дублирующие контуры подтверждают: «авария произошла». Таким образом, «холостой залп» становится просто невозможным.

Стремительно растет скорость раскрытия подушек. О 50 миллисекундах уже никто не говорит: скорострельность систем управления «Бош» – до 20–15 мс. Чтобы решение было принято максимально быстро, используют все больше датчиков: их уже не два или три, а десять, двенадцать… Традиционные акселерометры дополняют датчики давления в дверях и переворота – в поперечинах крыши.

Прогрессирует и сама подушка. Постепенно она уменьшается в объеме: если раньше он достигал 100 л, то теперь варьируется в пределах 35–70 л. Фирма «Аутолив» работает над «зонтичным» вариантом – из нескольких компактных вспомогательных камер, расположенных вокруг основной большой. В зависимости от силы удара газ поступает либо в малые камеры, либо заполняет все пространство. К тому же «зонтик» имеет большую зону охвата. Пока подобные системы на стадии тестирования, но их внедрение не за горами.

Тенденции таковы: важна каждая деталь, каждый нюанс. Электроника учится не только констатировать факт, но и предугадывать событие: какой тип аварии? Под каким углом происходит столкновение, каков тип другого автомобиля? Скорость его движения? Благодаря ответам на эти вопросы у подушек прибавляется времени на раскрытие, а значит, риск травм уменьшится. Запас по времени также позволяет надувать «эйрбег» медленнее, используя вместо газа больший объем воздуха – экологию тоже никто не сбрасывал со счетов. Но важнее все же растянуть время «сдувания», тем самым защитив обитателей салона на более продолжительное время.

Индивидуализация – вот вектор прогресса. Система должна знать о вас все: вес, рост, пол, возраст… На основе биометрических данных компьютер сможет задать нужную силу раскрытия подушки или угол срабатывания. Все это станет реальным уже через пару-тройку лет… ну а я очень желаю читателям знакомиться с подушками по журнальным статьям, не прибегая к «дружеским» объятиям! □



«Рено-Модюс» – пример современного авто компактного класса с полным набором средств безопасности (машина получила 5 звезд EuroNCAP): 1 – ограничитель усилия; 2 – преднатяжитель заднего ремня; 3 – преднатяжитель переднего ремня с ограничителем усилия; 4 – боковые подушки; 5 – адаптивные передние подушки; 6 – боковые занавески; 7 – датчик положения сиденья; 8 – выключатель подушки пассажира; 9 – крепление детского сиденья «Изофикс»; 10 – датчики ускорения и блок управления.

ВСЕКИТАЙСКОЕ СОБРАНИЕ

Сергей Канунников, Андрей Кочетов

Еще пять лет назад мы не знали об автопроме Поднебесной ничего. Два года назад – совсем немного. Теперь – что ни месяц, к нам завозят и продают новые автомобили разных марок и классов. Незнание и недоверие постепенно сменяются интересом – больно уж цены привлекательные. Попробуем разобраться в китайском многообразии применительно к нашему рынку.

ВОСТОЧНЫЕ КРОХИ

Совсем недавно в классе городских автомобилей с двигателями до 1 л довольно мирно, благодаря немалой разнице в ценах, уживались «Ока» с «Матизом». Нынче в Набережных Челнах «Оку» уже не делают. А с введением норм Евро II серпуховские автомобили (с китайским мотором) подорожают примерно до 4500 долларов. Такие машины уже появляются у дилеров – вышеупомянутый промежуток сужается.

Китайский «Флайер» компании BYD (ЗР, 2006, № 2) в базовой комплектации стоит около $6000. Но он – пятидверный и при всех недостатках комфортабельней и современней «Оки». У «Матиза» конкурентов еще больше: «Чери-Свит» (пришедший в Россию сначала как S11, затем QQ) (ЗР, 2005, № 9; 2006, № 1), «Хафэй-Брио» и «FAW-Джинн» (ЗР, 2006, № 7). Кстати, компания FAW – не что иное, как «Первый автомобильный завод», First Automobile Works, предприятие, начавшее биографию с выпуска ЗИС-150. Ныне огромный государственный холдинг выпускает самые разнообразные автомобили: от грузовиков до компактных городских.

«Лошадок» у малышей немного, но для города это вполне приемлемо. Кстати, относительно невысокая литровая мощность большинства китайских двигателей объясняется, в частности, низким качеством топлива в дальних провинциях Поднебесной.



Дизайн «Хафэй-Брио» разработан в ателье «Пининфарина». Моторы 1,0 и 1,1 л мощностью 52–58 л.с. Приличный набор опций, но автоматической коробки передач нет.



«FAW-Джинн» – нечто среднее между хэтчбеком и микровэном. Прототип – японский «Дайхатсу-Мув». Двигатели – 46-сильный (1,0 л) и 65-сильный (1,1 л).

В «Чери», «Хафэе» и «Джинне», конструктивно не отличающихся от иных знакомых нам одноклассников, есть подушки безопасности, ABS. А на первом в качестве опции – даже роботизированная коробка передач с возможностью ручного переключения. Выбор комплектаций неплохой. Правда, цены $8–11 тыс., в отличие от стоимости «Флайера», удивительно низкими уже не назовешь.

ЛЮБИМЫЙ РАЗМЕР

В самом популярном у россиян классе четырех-пятидверных автомобилей с моторами 1,5–2,0 л китайские компа-

ЧТО ЗА «ВЕЛИКОЙ СТЕНОЙ»?

Компания «Грейт-Уолл мотор» – типичный представитель нового автопрома Китая. Частная фирма со штаб-квартирой в Баодине, основанная в 1990-м, сегодня выпускает задне- и полноприводные пикапы во множестве модификаций, вседорожники, микроавтобусы и фургоны.

В ближайшее время фирма предложит покупателям несколько новинок. Появится версия «Грейт-Уолл Ховер» с автоматической коробкой передач. А на моторном заводе компании полным ходом идет подготовка производства 2,8-литрового дизеля. Намечают выпускать и пикап нового поколения – «Супериор». Уже осенью в Баодине заработает завод легковых автомобилей и вэнов с моторами 1,3–2 л.

Компания «Грейт-Уолл» готова начать сотрудничество с Россией. Планируют производить в Елабуге до 50 тысяч пикапов и вседорожников в год с перспективой увеличения объемов и расширения модельного ряда.



Самый длинный (6720 мм) автомобиль Китая на базе «Грейт-Уолл Ховер» скоро можно будет купить на родине. Почти наверняка этот паровоз привезут и в Россию.

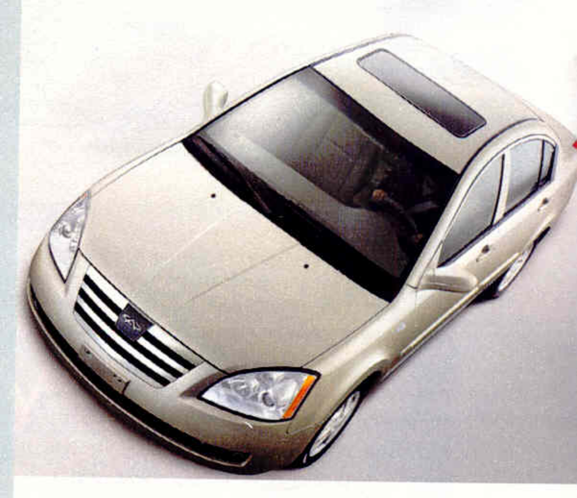


Пикап нового поколения – «Грейт-Уолл Супериор».



«Чери-Амулет» оснащают 8-клапанным двигателем 1,6 л мощностью 94 л.с. и механической коробкой передач.

«Чери-А21» – новичок нашего рынка. Двигатели 1,6- и 2-литровые, 80 кВт/109 л.с., 95 кВт/130 л.с., большой выбор опций и современных систем безопасности.



нии выступают пока не очень активно. Смелее других оказалась фирма «Чери», начав в 2006-м продажи «Амулета», появившегося у нас сначала под индексом А15. По сути, это перелицованный «СЕАТ-Толедо» 1991 года рождения. Изменив внешность, машину снабдили лицензионным мотором «Мицубиси» – 1,6 л/100 л.с. Конструктивными изысками автомобиль не отличается. Зато салон и багажник просторны, все, что нужно не слишком капризному водителю, присутствует (ЗР, 2006, № 6). Нынче к дилерам поступают уже «амулеты» калининградского производства. Вот такой поворот истории – через полвека после строительства с помощью СССР «Первого автомобильного завода» Китая.

На подходе к нашим дилерам еще один «Чери» – покрупнее, имя ему пока

заменяет индекс А21. Для него обещают автоматическую коробку передач, климат-контроль и даже кожаный салон, причем все это примерно за 20 000 долларов. Возможно, эту модель тоже будут делать в Калининграде.

«Чери-Ориентал Сан» («Сын Востока», он же В11 – см. ЗР, 2005, № 9) заметно просторней и солидней «Амулета». Увы, базовая версия за 19 000 долларов отделана и укомплектована не слишком богато. Да и 2-литровый мотор мощностью 125 л.с. слабоват для седана, хотя заявлена максимальная скорость 195 км/ч. Но нам предложат и



«Чери-Ориентал Сан» (В11) длиной 4785 мм только начинает завоевывать российский рынок. Шестнадцатиклапанные моторы (125 и 130 л.с.) выпускают по лицензии «Мицубиси».

топ-модель – с двигателем 2,4 л/130 л.с., гидромеханической коробкой, в богатой комплектации. В ней не только полный электропакет и набор средств пассивной безопасности, но и мультимедийный комплекс с тремя мониторами и камерой заднего вида.

АВАНГАРД ПОВЫШЕННОЙ ПРОХОДИМОСТИ

Китайцы не случайно начали разведку нашего рынка полноприводными машинами. Эта группа и сейчас самая многочисленная на рынке. Ведь вседорожники у нас чтут даже обитатели центра столицы…

Сначала в атаку пустили пикапы далеко не первой свежести. «Тянье-Адмирал» и «Грейт-Уолл Дир» (ЗР, 2006, № 2) практически копируют «Тойоту-Хайлюкс» 1980-х. Схема классическая: рама, неразрезной задний мост, передние колеса подключаются жестко, раздаточная коробка с пониженным рядом. Ни-

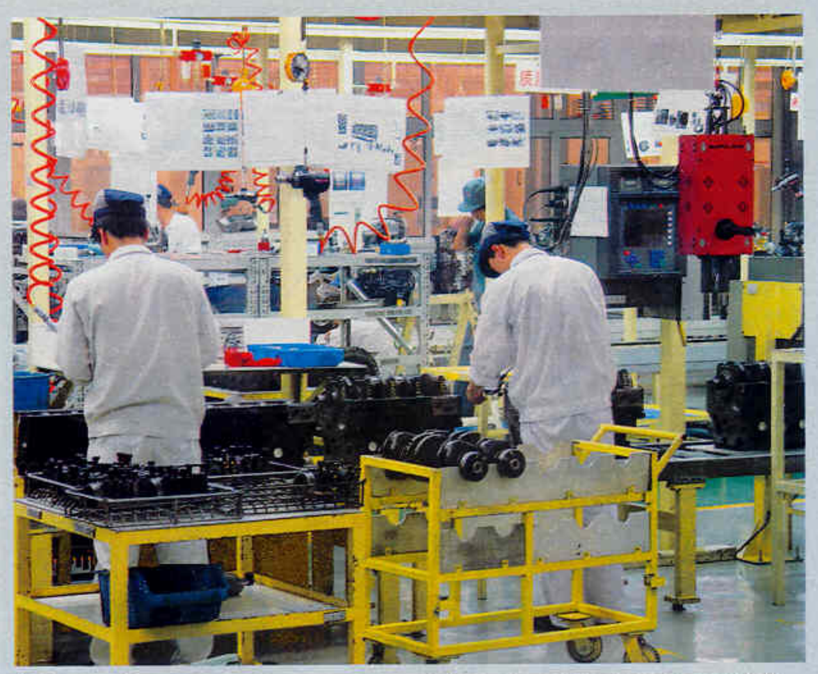
НЕТОРОПЛИВО И БЕГОМ

Корпоративный лозунг «Грейт-Уолл» дословно переводится так: «Улучшать понемногу каждый день». Фирма, на первый взгляд, действительно движется неторопливо, но очень расчетливо и дальновидно. Цеха, где производят «ховеры», явно рассчитаны «на вырост». Оборудование для штамповки, сварки, окраски – современное, ведущих мировых производителей. Но там, где можно сэкономить, обходятся без них. Скажем, здесь нет сложного и дорогого оснащения складов. Комплектующие лежат в просторном сборочном цехе, рядом с конвейером. Высокотехнологичные автоматы увеличат стоимость автомобилей; напротив, рабочая сила в Китае – дешевая.

Кстати, прошедшие отборочное сито рабочие «Грейт-Уолл» (конкурс – свыше десяти человек на место!) пару недель живут в общежитии, проходя «курс молодого бойца», в который, в частности, входят пробежки строем (!) по заводскому стадиону. Говорят, для улучшения физподготовки и командного духа. Такие вот восточные особенности…



На линии «ховеров» – в основном современное высокоточное оборудование.



В сборочный цех моторного завода не пускают (смотреть можно лишь через стекло), чтобы не занести лишнюю пыль. Этот запрет вызывает уважение.



Семиместный «FAW-Лендмарк» оснащен лицензионным двигателем «Мицубиси» объемом 2,4 л мощностью 128 л.с. Максимальная скорость – 160 км/ч. В базовой комплектации ABS, EBD, подушки безопасности. Заднеприводный вариант доступен и с автоматической коробкой передач. Полноприводный – только с «механикой».

ПАРК НОВОГО ПЕРИОДА

На дорогах Поднебесной причудливо, но мирно уживаются велосипеды, в том числе с грузовыми прицепами, тихоходные, жалобно трещащие измученными моторами маленькие тракторы, трехколесные (!) дизельные грузовички – и современные автомобили, включая… «порше» и «мерседесы». Последних, правда, совсем мало. Зато в изобилии «ауди», «фольксвагены», «ситроены», «тойоты», машины прочих известных марок, но местного производства. Автомобилей новых местных марок – «Грейт-Уолл», «Чери» и других – пока относительно немного. Но дело не в недоверии потребителей. Просто многие модели в основном расходятся там же, где их делают. Ведь, скажем, в небольшой по китайским меркам провинции Хэбэй живут… 30 миллионов человек!



Типичный развозной транспорт китайской провинции.



В первой жизни «микромерседес» звали «Дайхатсу-Шарада».



«Чери-Свит» – почти копия «Дэу-Матиз». Но моторы объемом 0,8 и 1,0 л – собственного производства. Базовая комплектация: кондиционер, электропакет, гидроусилитель руля.

какой мудреной электроники в управлении тягой, подвеской или тормозами. «Грейт-Уолл Сейлор» и «Тянма-Эквидо» современней лишь по отделке кузова и салона (ЗР, 2006, № 2). Последний, правда, можно купить не только с бензиновым, но и с дизельным 94-сильным мотором (материал о такой модификации в этом номере). Но дизели на китайских полноприводных моделях пока редкость: на внутреннем рынке они не слишком популярны.

Вслед за пикапами в Россию пришли аналогичные по конструкции вседорожники. «Грейт-Уолл Сейф» (ЗР, 2005, № 2), оснащенный 106-сильным бензиновым мотором, почти точная копия ранней «Тойоты-Фо Раннер» и близкий родственник пикапов «Грейт-Уолл Дир». Конструктивные аналоги: «Адмирал-SUV», сборку которого начали в Бийске, и 126-сильный «Дэди-Шатл», выпускаемый в Черкесске как «Дервейс-313120» (ЗР, 2006, № 3). Кстати, по мудрености индексов китайский автопром даст российскому большую фору. Помимо марки и модели на каждой китайской машине (притом снаружи!) – шифр, модификации и комплектации – например, CC6460DY. Разобраться в этой тарабарщине – дело неблагодарное, да и ненужное.

Пожалуй, самый современный по дизайну, комфорту, безопасности китайский вседорожник «Грейт-Уолл Ховер» (ЗР, 2005, № 12), внешне напоминающий «Исудзу-Аксиом». Передний мост и муфты колес включают кнопкой из салона; помимо версии с бензиновым двигателем 105 л.с., вскоре появится дизельная. Мощностью агрегат, правда, не блещет – около 78 л.с., зато, видимо, способен переваривать не самое хорошее топливо.

В этой группе особняком стоит «Чери-Тиго» (ЗР, 2005, № 7). Он очень похож на «Тойоту-RAV4» предыдущего поколения, но – переднеприводный и стоит от $16 500. Летом в России появилась модель с постоянным полным приводом и межосевой вискомуфтой.

ВСЕРЬЕЗ И НАДОЛГО?

Россия для молодого и амбициозного китайского автопрома – огромный рынок, где требования во многом схожи с запросами внутреннего. Да-да! Качество топлива у нас тоже нестабильное, экологические требования не самые высокие, а спрос на вместительные полноприводные, пусть и не самые современные, но недорогие машины – завидный. А еще Россия для Поднебесной – «окно в Европу». В том числе и поэтому китайцы в ближайшее время будут освежать и пополнять модельные ряды. Недалеко то время, когда у дилеров появятся новинки B- и C-классов, мини-вэны и микроавтобусы, кроссоверы и вседорожники, в том числе собранные на российских заводах. Эти модели, как правило, уже не будут «перепевками» корейских и японских. Ведь с таким предложением на все более требовательном российском рынке «далеко не уедешь», на европейском – и подавно.

Несомненно, китайские компании пришли в Россию с очень серьезными намерениями. Но для завоевания заметной доли рынка им придется приложить еще немало усилий. Без разветвленной дилерской и сервисной сети на широкое признание рассчитывать не приходится. До уровня ведущих мировых производителей, который не измерить лишь киловаттами, долларами и набором опций, автомобилям из Поднебесной пока далеко. Впрочем, примерно так же писали европейцы о корейских моделях лет двадцать назад...

ВОСТОЧНЫЕ УНИВЕРСИТЕТЫ

Об автомобилях «Грейт-Уолл» мы неоднократно писали (ЗР, 2005, № 10, 12), отмечая как их достоинства, так и недостатки. Но на небольшом фирменном полигоне в Баодине вновь представилась возможность поездить на нескольких пикапах и вседорожниках. По сути, это машины двух поколений: «Сейф», «Пегасус», «Дир», выпускаемые уже несколько лет, и модель 2005 года – «Ховер». Разница очень заметна: последний тише, комфортней, лучше управляется. Умение быстро учиться – одна из лучших особенностей китайских производителей. По разговорам с представителями «Грейт-Уолл», а главное, по машинам, поставляемым в Россию, легко убедиться: тесты «За рулем» они читают очень внимательно.



Полноприводный «Грейт-Уолл Сейлор» в России продают с бензиновым 101-сильным мотором.

ВТОРАЯ ПОПЫТКА

Сергей Мишин

Со стапеля бюро ходовых макетов АВТОВАЗа вот-вот сойдет полноприводная «Калина 4WD» – конструкция трансмиссии уже отработана на «Ладе-110».

Для машины использован серийный 16-клапанный двигатель объемом 1,8 л и коробка передач 2112 с усиленным вторичным валом. Схема трансмиссии представлена на рисунке. Картер сцепления доработан: справа к нему пристыкован редуктор отбора мощности на заднюю ось. Крутящий момент для нее со штатного дифференциала через двухступенчатый угловой редуктор **1** идет на карданную передачу **2**. Передаточное отношение редуктора 3,9:1, то есть обороты выходного вала, а значит, и карданного, почти в четыре раза выше, чем у приводов колес. Подобное решение позволило уменьшить размеры и массу шарниров и встроенной в передачу вязкостной муфты.

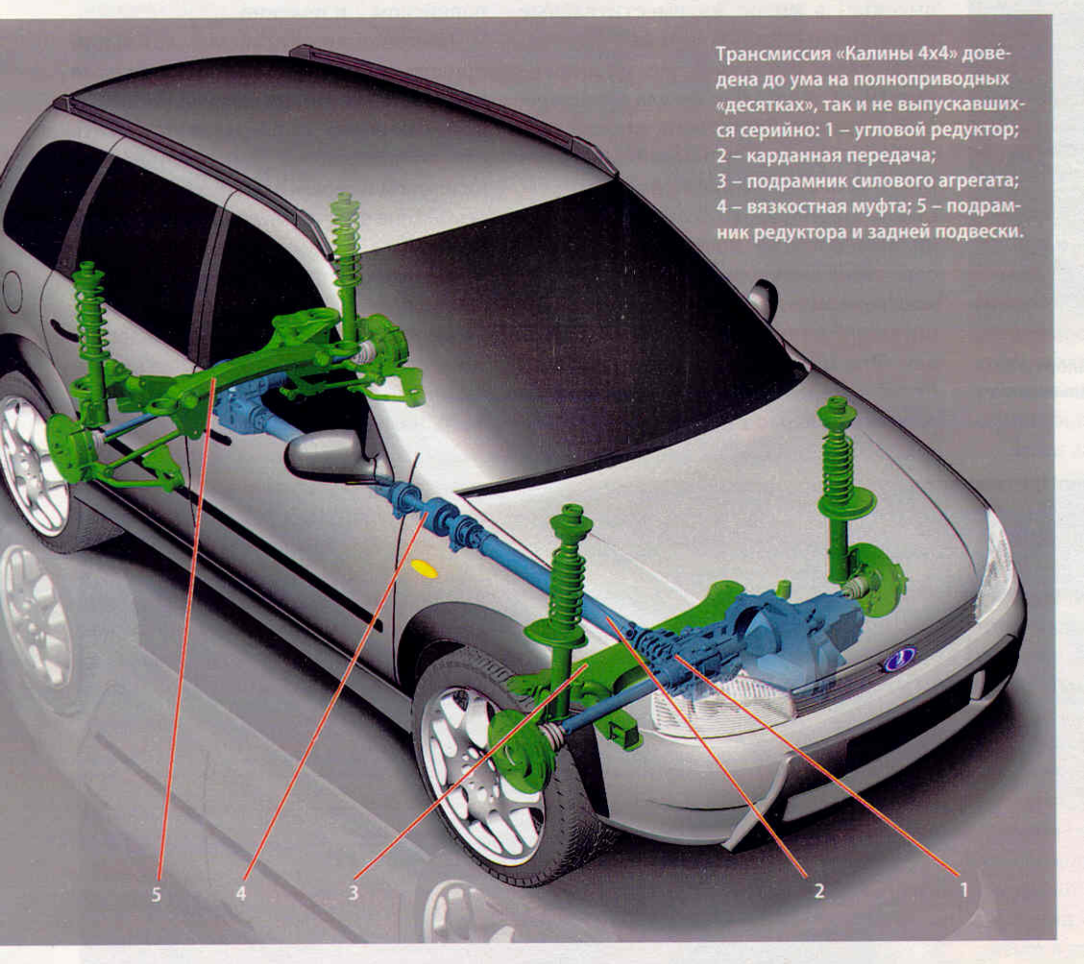
Из-за дополнительного (промежуточного) вала, проходящего сквозь редуктор отбора мощности, передние полуоси получились почти одинаковой длины. Благодаря этому исчез эффект увода автомобиля вправо при его интенсивном разгоне, причина которого в разной длине, а значит, и углах наклона приводов.

Для удобства сборки трансмиссии введен подрамник силового агрегата **3**, как на «сто шестой» модели. Впрочем, из опыта, полученного на полноприводных «десятках», известно: подрамник еще и улучшает управляемость. Да и сборка проще – ведь полноприводная «Калина» ориентирована не на конвейер, а на мелкосерийное производство.

Карданная передача из трех валов подвешена на двух промежуточных опорах в штатном тоннеле рядом с системой выпуска. Передний и задний валы – трубчатые алюминиевые. Начинается передача с шарнира равных угловых скоростей, который обеспечивает еще и компенсацию перемещения силового агрегата. Остальные «изгибы» берут на себя обычные крестовины.

В средний карданный вал встроена вязкостная муфта **4** фирмы GKN. Ее задача – отслеживать разницу скоростей передних и задних колес, и если таковая появляется – автоматически подключать полный привод. Поскольку валы вращаются намного быстрее колес, больше и разность их скоростей, поэтому чувствительность муфты к их относительному проскальзыванию очень высока.

Пока пробуют два варианта муфты – с жесткой и мягкой характеристикой. Особенности каждого известны: жесткая обеспечивает лучшую проходимость (за счет эффективной межосевой блокировки), но на покрытиях с высоким коэффициентом сцепления в некоторых режимах способствует циркуляции мощности в трансмиссии, а на скользких делает автомобиль склонным к избыточной поворачиваемости. Мягкая же в повороте сохраняет переднеприводный характер управляемости, но с нею несколько недостаточна эффективность межосевой блокировки. Какую из них выберут – решат в ходе дорожных испытаний.



Трансмиссия «Калины 4х4» доведена до ума на полноприводных «десятках», так и не выпускавшихся серийно: 1 – угловой редуктор; 2 – карданная передача; 3 – подрамник силового агрегата; 4 – вязкостная муфта; 5 – подрамник редуктора и задней подвески.

В задней части автомобиля укреплен еще один подрамник **5**, на котором смонтированы редуктор и элементы подвески типа «Мак-Ферсон». Последняя изменена не только конструктивно, но и по характеристикам – их предстоит оптимизировать в ходе испытаний и доводочных работ. Барабанные тормоза уступили место дисковым.

Редуктор закреплен на изящном подрамнике через резиновые опоры, а тот в свою очередь жестко соединен с кузовом. С редуктора (с передаточным отношением уже 1:3,9, чтобы вернуть прежние обороты) крутящий момент через приводы со ШРУСами передается на задние колеса. Они на полноприводной версии – размером 185/65R14.

Получив полный привод, «Калина» не превратится в вездеход, а останется самым что ни на есть городским-пригородным автомобилем. Только лучше приспособленным к езде по дорогам, покрытым водой, грязью, снегом и льдом.

Впрочем, конструкция еще не утверждена, многое в ней может измениться. Но окончательных решений ждать недолго – машину покажут на осеннем автосалоне в Москве. □

Концепт-кар Lotus APX представлен на автосалоне в Женеве в 2006 году.

ЛЕГКО ЛИ БЫТЬ ЛЕГКИМ?

Сергей Канунников. Рисунок: Константин Гарматюк

Этот концепт близок к серийному производству. Практически отработана технология и даже продумана экономика: максимальную выгоду принесет выпуск 30 и более тысяч машин в год. Но серийным «Лотос-APX» не станет. А если станет, то… не будет «Лотосом».

В 2005 году хорошо известная спортивными моделями и менее – инженерным подразделением британская фирма создала алюминиевую платформу. Годом позже одела ее в кузов, представив концепт-кар APX (Aluminium Performance Crossover; X на конце, видимо, для солидности).

Машина с посадочной формулой 5+2 (два сиденья, скорее, детские) – полноприводная, длиной 4697 мм, с базой 2700 мм, с солидным мотором V6. А масса – всего 1570 кг. Ведь основной материал платформы, кузова, двигателя – алюминий. Детали изготовлены по тщательно выверенным технологиям: литьем, штамповкой, выдавливанием, и соединены заклепками и самыми современными прочными клеями. В результате концепт вполне может претендовать на рекорды не только в номинации «самый легкий», но и смежных дисциплинах.

Скажем, двигатель без технических жидкостей, но с навесным оборудованием тянет всего на 171 кг, поршни – по 454 г. Агрегат с компрессором «Рутс» развивает 224 кВт/305 л.с. при 6250 об/мин и 260 Н·м при 4500 об/мин. Причем 80% максимального крутящего момента двигатель уверенно выдает уже с 1500 об/мин.

Сто девяносто четыре «лошади» на тонну общей массы! Благодаря такому соотношению отнюдь не маленький, вместительный полноприводный автомобиль, как утверждают инженеры



Британцам удалось совместить спортивный облик полноприводного автомобиля с приличной вместимостью.

«Лотоса», достигает 100 км/ч за 5,4 с. Максимальная скорость – 245 км/ч, а средний расход топлива всего 8,7 л/100 км. Впечатляет, не правда ли?

Конструкторы создали и 2,2-литровую версию легкого алюминиевого мотора. А платформу выполнили универсальной, приспособленной для автомобилей разного назначения. Разработаны даже несколько модельных линеек, включающих, например, кроссовер, купе, седан, в том числе полноприводные, а также среднемоторный спортивный автомобиль.

Именно он и появится в 2008 году под маркой «Лотос». А как же кроссовер и остальные «легкоатлетические» автомобили? Их британцы предлагают другим производителям. Концепт APX сделан в качестве ходового прототипа – демонстратора технологий.

Интересно, заинтересуется ли какая-нибудь фирма британским проектом? Инжиниринговое подразделение «Лотос» уже не раз плодотворно сотрудничало с некоторыми известными и не очень партнерами, скажем, с малайзийским «Протоном». «Лотос» имеет представительства не только в Малайзии, но и в США, Германии и, кстати, в Китае… □



В салоне нет необычных, неземных «штучек», зато прототип, как утверждают, практически готов к серийному производству.

Новое среднемоторное спорткупе «Лотос» на алюминиевой платформе обещают в 2008 году.

ЧЕМ БЫ «ВОЛЬВО» НЕ ТЕШИЛСЯ



Новый «Вольво-Мультифьюэл» и пять его энергоисточников.











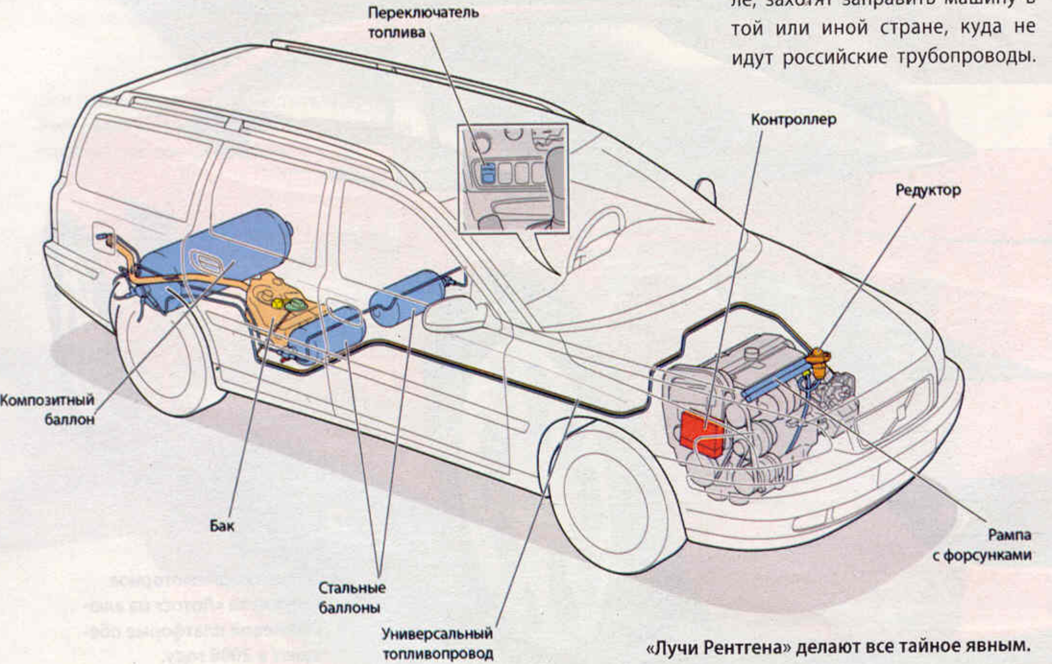
«Если боитесь энергетической зависимости от России, попробуйте от нее избавиться», – примерно такой совет дал президент России озабоченным европейцам на одном из последних международных форумов. Легко сказать… Впрочем, на инновационной выставке Bibendum Challenge компания «Вольво» уже показала автомобиль, который сможет при необходимости обойтись и без нефти, и без газа. Называется новинка «Вольво Мультифьюэл», а топливом ей служит… Загибайте пальцы: бензин – раз, метан – два, биоэтанол – три, биометан – четыре, гитан – пять! Не все эти слова на слуху, поэтому необходимы пояснения. Биоэтанол – это просто спирт, который перегнали из пшеницы, древесины и тому подобного растительного сырья. Биометан – газ, полученный при брожении, извините, органических отходов, в том числе навоза. Наконец, гитан – смесь водорода (10%) и метана (Hydrogen+Methan), которая показала себя наиболее эффективно сгорающим топливом.

Основная идея разработчиков – создать автомобиль, который сможет приспособиться к условиям любого регионального рынка: мало ли чем, в самом деле, захотят заправить машину в той или иной стране, куда не идут российские трубопроводы. А если таких машин станет много, то и тянуть эти трубы будет не нужно!

Пятицилиндровый двигатель мощностью 200 л.с. оптимизирован под все эти виды топлива: машина разгоняется до сотни за 8,7 с на любом из них, пускается на газе при любой температуре. Выхлоп «мультифьюэла» чист, почти как горный воздух: выполняются нормативы Евро V и калифорнийские PZEV/ULEV, к тому же при сгорании биотоплива в воздух не выделяется лишний CO_2.

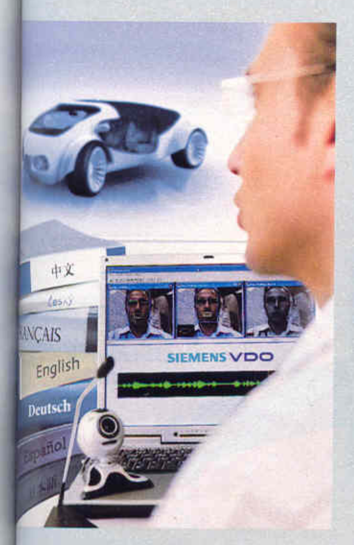
Разработчикам удалось также незаметно (под полом багажника) разместить четыре (!) хранилища для всех этих видов топлива: бак на 29 л для жидких бензина или этанола и три баллона для газов общим объемом 98 л. Последние представляют собой две стальные и алюминиевую емкость, армированную углепластиком и заключенную в стеклопластиковую оболочку. Под заправочным лючком прячутся горловина и штуцер для газов.

Водителю остается лишь нажатием кнопки выбрать желаемое топливо, а все остальное сделает контроллер: откроет нужные клапаны и выберет программу управления впрыском.



«Лучи Рентгена» делают все тайное явным.

ДУ Ю СПИК ИЛИ ПАРЛЕ ФРАНСЕ?



Экспериментатор обложился словарями и обучает машину понимать слова по слуху и движению губ.

Нет никаких сомнений в том, что автомобиль вскоре начнет выполнять устные приказы водителя. Вот только на каком языке их отдавать? По-русски, по-немецки, по-китайски или, может, на хинди? Интерфейс EasyCo2, придуманный на «Сименсе», способен не только на слух распознавать непонятные большинству из нас слова, но и понимать их рукописное представление! Так что к 2012 году (а вы думали, уже завтра?) с автомобилем можно будет не только поболтать, но и вступить в переписку.

Направленный микрофон выделит из окружающих шумов слова водителя, а видеокамера запишет соответствующие движения губ (артикуляцию). Так обеспечивается повышенная надежность распознавания слов, коих в памяти компьютера будет невероятно много – целых 230 000! И притом на... 12 языках, включая японский и китайский.



Дисплей показывает, что включена система распознавания речи.

Но это – только начало, так сказать, базовый словарь. В дальнейшем водитель сможет научить систему и, скажем так, нестандартным словам. Главное – верно их произнести и ввести желаемую команду вручную. Автомобиль все запомнит и впоследствии правильно отреагирует на «неправильное» слово...

ШАРОВАЯ МОЛНИЯ В... ЦИЛИНДРЕ

8Если в дизельном двигателе смесь воспламеняется сама, то в бензиновом ее, как известно, нужно чем-то поджечь. Пока это искра, проскакивающая между электродами свечи, но так будет не всегда. Мы уже писали об опытах с лазерным поджигом, а теперь ученые из университета в Карлсруэ решили превратить цилиндр в... микроволновку.

Если быть точным, то в камеру популярной у современных домохозяек СВЧ-печи преобразовали не весь цилиндр, а только нижнюю часть свечи зажигания. В ней нет привычного изолятора, центральный электрод чуть торчит одиноко из корпуса-волновода. Но это ничуть не мешает возникновению разряда: теперь в получившийся четвертьволновый резонатор накачивают СВЧ-энергию. Длина его (около 30 мм) выбрана так, что напряженность электрического поля достигает максимума как раз на вольфрамовом кончике «иглы» и там появляется шарик высокочастотной (2,45 ГГц) плазмы. По сути это миниатюрная шаровая молния, «привязанная» к центральному электроду.

К преимуществам метода можно отнести произвольную длительность разряда – сколько надо, столько шарик будет гореть! К тому же боковой электрод (которого больше нет) не затеняет разряд. Особенно ярко преимущества нового способа поджига проявляются при работе двигателя на обедненной смеси, что характерно для моторов с непосредственным впрыском.

В эксперименте проверялись разряды длительностью от 80 мкс мощностью 1600 Вт до 1,92 мс мощностью 260 Вт. И вот что удивительно: когда в цилиндре смесь интенсивно завихрялась, она увлекала разряд за собой как раз туда, где он находил, что поджигать. И это была хоть и недолговечная, но все же... настоящая шаровая молния! Побочным эффектом стала девственная чистота центрального электрода – нагар на нем просто не образовывался.

Говорить о серийных перспективах СВЧ-свечи рано, но экспериментальный мотор уже работает.

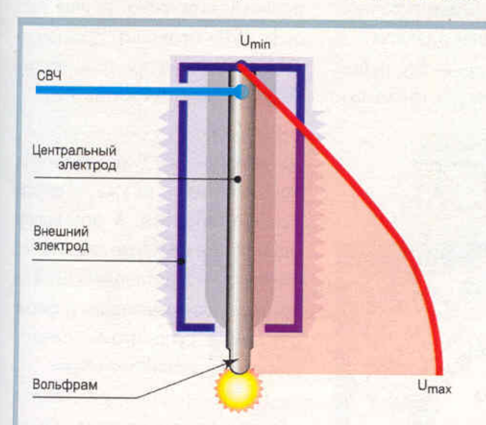
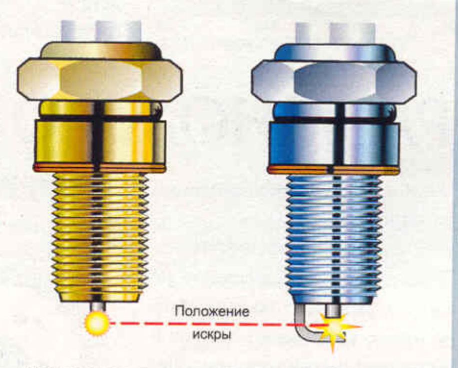


Схема микроволновой свечи в разрезе и график напряженности электрического поля вдоль центрального электрода.



Новая свеча значительно меньше выступает в цилиндр, за что ей отдельное спасибо от моторостроителей.

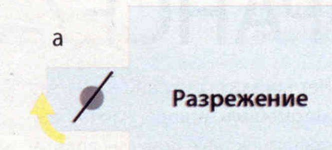
ДОЛОЙ ЗАСЛОНКУ!

Под таким девизом, похоже, устремляются в будущее двигатели внутреннего сгорания. Проводить дроссельную заслонку на пенсию первым решился концерн БМВ с его «Вэлвтроником». Полученный эффект был настолько очевиден, что теперь и «Ниссан» изобрел свой «велосипед», точнее, схему VEL (variable Valve Event & Lift system).

Напомним читателю главный недостаток немудреной, но всем знакомой заслонки: при ее частичном открытии (а много ли мы ездим «газ в пол»?) возникают заметное разрежение во впускном трубопроводе и связанные с ним потери: это уменьшает крутящий момент, двигатель хуже тянет на «низах». Наконец, из-за нее, «проклятой», в цилиндр попадает меньше смеси, а сгорает она с большим, чем могло быть, выделением вредных газов.

Сложный механизм VEL не имеет ничего общего с запатентованным «Вэлвтроником», но решает ту же задачу: вместо заслонки оборотами двигателя управляют посредством регулируемого открытия впускных клапанов в диапазоне от 2 мм на холостом ходу до 8 мм на режиме полной мощности. Не будем вдаваться в детали устройства (схему новой системы приводим для самых любопытных), но суть идеи в том, что по команде от педали газа контроллер с помощью электромоторчика вводит подобие клина между клапаном и кулачком.

Новая система обещает уменьшить выбросы углеводородов CH вдвое благодаря тому, что на режиме частичной нагрузки топливная смесь интенсивно завихряется, проходя через узкую щель едва приоткрытого клапана, а это – ключ к максимально полному сгоранию. И еще пара цифр: VEL позволит сэкономить до 13% топлива при том, что крутящий момент вырос на 9%.



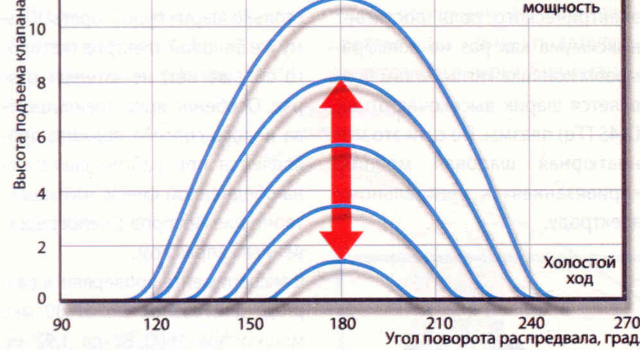




На схематическом изображении впускного тракта с дроссельной заслонкой (а) и системой VEL (б) видно: в последнем случае нет снижающего эффективность ДВС разрежения.



Схему VEL простой не назовешь, так ведь и бесплатного сыра – читай, экономичности, экологичности и тяговитости – не бывает…



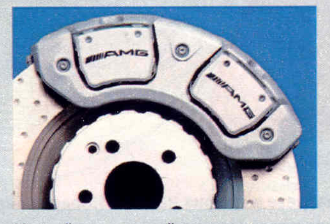
Графики открытия впускного клапана показывают, что в принципе и 8 мм не предел.

КОЛОДКИ РАЗМНОЖАЮТСЯ

7Хотя и говорят в народе, будто тормоза придумали трусы, позволим себе в этом усомниться: эту новинку предложили специалисты фирм «Континентал-Тевес» и AMG. Последняя известна наиболее заряженными версиями «мерседесов», которые, конечно же, необходимо быстро и надежно останавливать со скоростей, исчисляемых не одной сотней километров в час.

У подобных суперкаров колодки обычно прижимает не один, а несколько поршней, что не только увеличивает силу, но и уменьшает нагрев тормозных цилиндров. Только колодок до сих пор было по паре на колесо. Теперь и здесь начался процесс «размножения». В новом тормозном механизме их уже… четыре! Как и суппортов. А вот корпус один на всех. Можно сказать, что механизм представляет собой гибрид схем с плавающим и фиксированным суппортами, объединяющий достоинства обеих.

По заверениям разработчиков, новая конструкция обеспечивает идеальное прилегание колодок к диску и снижает нагрев цилиндров.



Новый тормозной механизм имеет четыре колодки, что повышает его эффективность и надежность.

ЧЕМПИОНАТ НЕ ЗАКОНЧЕН?

Максим Вольнов

Очевидное легко анализировать: Фернандо Алонсо кует победы с методичностью робота, и вряд ли у кого есть сомнения, что испанец и «Рено» отстоят титулы. Тем более что не видно агрессивного настроя у соперников. «Феррари» и «Мак-Ларен» словно удовлетворены своими ролями в нынешнем чемпионате мира.

Михаэль Шумахер, впрочем, обещает еще побороться: «Алонсо невероятно, неправдоподобно стабилен. Но ведь так не бывает, чтобы весь сезон без поломок и аварий! Даже в самые лучшие годы мне не удавалось избегать подобных неприятностей. Не скрою, я жду, что и у Фернандо начнутся сбои, не железный же он. Терять нам нечего, значит, будем атаковать. Чемпионат еще не закончен». Заметим, немец скромно умолчал, что регулярно уступает лидеру в скорости – не больно-то поатакуешь. А вот в стане «Мак-Ларена» иллюзий уже нет. «Сегодня понятно, что чемпионат мы проиграли, – говорит Кими Райкконен. – Машина к лету стала быстрее и надежнее, чем в начале сезона. Но максимум, что мы теперь успеем сделать – выиграть две-три гонки».

В отсутствие нетривиальных событий на трассах новости о предстоящих трансферах – чуть ли не главное развлечение болельщиков, если, конечно, не считать прошедший всемирный футбольный форум. Не только «Мак-Ларен», но и другие мыслями уже в следующем сезоне. Намерения команды Рона Денниса, как обычно, чрезвычайно серьезны. Не секрет, что в «Мак-Ларен» переходит действующий чемпион, и вполне возможно, что партнером его станет Райкконен. Более сильный дуэт невозможно представить! Есть и другие варианты: Кими может принять предложение «Рено» или «Феррари» – в случае, если неугомонный Михаэль решит уйти на покой.

В любом случае, фавориты, скорее всего, останутся прежние. Даже с учетом, что шеф-конструктор «Мак-Ларена» Адриан Ньюи перешел в молодую команду «Ред Булл». Бюджет «Мак-Ларена» на сезон-2007 вдвое больше, чем у «Красного быка» (400 млн. долларов

С высокой долей вероятности, второй титул Фернандо Алонсо оформит уже в сентябре – шесть побед и три вторых места в девяти гонках.





Бороться с «Рено» у соперников обычно получается только на первых кругах. Затем гонка превращается в триумфальное шествие.

против 200). А в высокотехнологичных дисциплинах автоспорта важную роль играет наука, вложения в перспективные исследования. Не случайно в зачете марок первые шесть мест – у команд с самыми большими бюджетами.

«Мак-Ларены» к лету прибавили в скорости и надежности, но слишком поздно – в лучшем случае удастся потеснить «Феррари».



СПРОСИМ ЧИТАТЕЛЕЙ

Следите ли вы за гонками формулы 1?

- 34% *регулярно*
- 26% *интересуюсь время от времени*
- 40% *не слежу*

Ожидается, что заметно прибавит БМВ – у баварской фирмы несколько лет были самые лучшие моторы, а теперь она грозится подтянуться и по части шасси. И совсем уж удивительно будет, если вновь ничем не блеснут японцы, ведь «Тойота» и «Хонда» исправно вкладывают в свои команды большие деньги. Однако титанические усилия первой пока ничего не дают. Фирма свернула всю раллийную программу, потихоньку ушла из американских гонок, где обитала (и побеждала!) в качестве моторостроителя, привлекла выдающегося инженера Майка Гаскойна и пару сильных пилотов, провела глобальную кадровую перетряску и... с трудом набирает очки в формуле 1. Пришлось даже сместить Гаскойна с должности главного конструктора – прямо в разгар сезона, но и такая крайняя мера, похоже, не помогла. Понятно, что для этой команды еще один неудачный сезон может стать роковым – терпение высшего руководства «Тойоты» не безгранично. И «Хонда» тоже изрядно буксует...

ГРАН-ПРИ ЕВРОПЫ

■ «Нюрбургринг», 60 кругов по 5148 м

1. **М. Шумахер** (Германия, «Феррари»)	1:35.58,765
2. **Ф. Алонсо** (Испания, «Рено»)	3,7
3. **Ф. Масса** (Бразилия, «Феррари»)	4,4
4. **К. Райкконен** (Финляндия, «Мак-Ларен»)	4,8
5. **Р. Баррикелло** (Бразилия, «Хонда»)	1.12,5
6. **Дж. Физикелла** (Италия, «Рено»)	1.14,1
7. **Н. Росберг** (Германия, «Вильямс»)	1.14,5
8. **Ж. Вильнев** (Канада, «БМВ-Заубер»)	1.29,3

ГРАН-ПРИ ИСПАНИИ

■ Барселона, 66 кругов по 4627 м

1. **Ф. Алонсо**	1:26.21,759
2. **М. Шумахер**	18,5
3. **Дж. Физикелла**	23,9
4. **Ф. Масса**	29,8
5. **К. Райкконен**	56,8
6. **Дж. Баттон** (Великобритания, «Хонда»)	58,3
7. **Р. Баррикелло**	1 круг
8. **Н. Хайдфельд** (Германия, «БМВ-Заубер»)	1 круг

ГРАН-ПРИ МОНАКО

■ Монте-Карло, 78 кругов по 3340 м

1. **Ф. Алонсо**	1:43.43,116
2. **Х.-П. Монтоя** (Колумбия, «Мак-Ларен»)	14,5
3. **Д. Култард** (Великобритания, «Ред Булл»)	52,2
4. **Р. Баррикелло**	53,3
5. **М. Шумахер**	53,8
6. **Дж. Физикелла**	1.02,0
7. **Н. Хайдфельд**	1 круг
8. **Р. Шумахер** (Германия, «Тойота»)	1 круг

ГРАН-ПРИ ВЕЛИКОБРИТАНИИ

■ Сильверстоун, 60 кругов по 5141 м

1. **Ф. Алонсо**	1:25.51,9
2. **М. Шумахер**	13,9
3. **К. Райкконен**	18,6
4. **Дж. Физикелла**	19,9
5. **Ф. Масса**	31,5
6. **Х.-П. Монтоя**	1.04,7
7. **Н. Хайдфельд**	1.11,5
8. **Ж. Вильнев** (Канада, «БМВ-Заубер»)	1.18,2

ГРАН-ПРИ КАНАДЫ

■ Монреаль, 70 кругов по 4361 м

1. **Ф. Алонсо**	1:34.37,308
2. **М. Шумахер**	2,1
3. **К. Райкконен**	8,3
4. **Дж. Физикелла**	15,6
5. **Ф. Масса**	25,1
6. **Я. Трулли** (Италия, «Тойота»)	1 круг
7. **Н. Хайдфельд**	1 круг
8. **Д. Култард**	1 круг

■ После 9 этапов

Пилоты:

1. **Ф. Алонсо**	84
2. **М. Шумахер**	59
3. **К. Райкконен**	39
4. **Дж. Физикелла**	37
5. **Ф. Масса**	28
6. **Х.-П. Монтоя**	26

Команды:

1. **«Рено»**	121
2. **«Феррари»**	87
3. **«Мак-Ларен»**	65
4. **«Хонда»**	29
5. **«БМВ-Заубер»**	19
6. **«Тойота»**	10

Значит, в академично-коммерческой формуле 1, состоящей сплошь из акционерных обществ, не все еще «прямо пропорционально» бюджетам. Остались и другие влияющие на результат факторы. И «Рено», подтверждая это, даже в тройку финансовых лидеров не входит. □

ПЛЯШЕМ ОТ КОШЕЛЬКА

Максим Вольнов. Фото: Юрий Тюрин



Иномарки правят бал в 2-литровом полноприводном классе: на таких и в Европу не стыдно выехать.

Зимой родился новый технический регламент для «легкового чемпионата» – российский максимально приблизили к европейскому. Так гораздо удобнее: для зарубежных стартов, как в кроссе, так и в родственном ралли-кроссе, не придется готовить совсем другой автомобиль. Половина сезона – три этапа чемпионата позади, самое время посмотреть, что получилось.

РЕТРОГРАДЫ ПОНЕВОЛЕ

Наиболее радикальные перемены коснулись самого массового (и самого архаичного) национального класса «восьмерок», названного теперь на европейский манер «Дивизион 1А». Секвентальные коробки передач, 16-клапанные моторы, иномарки В-класса – отныне можно все! Увы, это раздолье нашим спортсменам не по душе… точнее, не по карману. На всех этапах все пилоты, словно сговорившись, выступали, как и многие годы до того, на тех же «восьмерках»…

Мало этого, гонщики АВТОВАЗа лишились финансовой поддержки – какие уж тут секвентальные коробки, когда стартуешь за свой счет. Завод тоже можно понять: доколе рекламировать на гоночных трассах то, что снято с производства? В итоге в «обновленном» Дивизионе 1А чемпионат лишился интриги. Все три гонки уверенно выиграл молодой казанец Ирек Миннахметов, а титулованные тольяттинцы Алексей Иванов и Владимир Колесов ищут спонсоров и добивают старые машины.

Конечно же, «восьмерки» не вечны и рано или поздно уйдут в небытие. А что дальше? Может, приспособят для кросса «Калину» или увидим здесь иномарки – их можно купить прямо в готовом к старту виде за рубежом. Вопрос в том, сколько еще ждать, учитывая, что технический прогресс оказался тесно связан с личным кошельком.

ПРОГРЕСС О ДВУХ КОНЦАХ

Заметное оживление наблюдается, пожалуй, лишь в классе багги с 1600-кубовыми моторами – Дивизионе 3А (новое

название тоже совпадает с принятым в европейской классификации). Здесь разрешили оснащать машины любыми двигателями, тогда как раньше допускали только вазовские. Гонщики ринулись покупать импортные силовые агрегаты, а Станислав Садовников приобрел даже машину у призера чемпионата Европы чеха Иржи Свободы – уралец теперь среди лидеров и фаворитов чемпионата.

Таких счастливчиков пока немного. Многократный чемпион страны челнинец Валентин Николаев, самарец Юрий Кузмичев, Сергей Буркалов из Новокузнецка денег на новые моторы не нашли и сразу оказались на вторых ролях. Надолго ли у них, привыкших к подиумам, хватит интереса к чемпионату? А если они уйдут, то багги-1600 рискует повторить участь старшего, 4-литрового класса: здесь состоялась только одна гонка из трех запланированных, а очки заработали всего четыре пилота.

Немногим лучше дела в Дивизионе 2 – легковушек с параметрами «2 л, турбо, 4х4» в стране мало. Даже десять машин в заездах набирается не всегда. Илья Резниченко стартовал в чемпионате



Попытка разглядеть в толпе «восьмерок» иномарку В-класса оказалась безуспешной.



Баггисты – самые бедные участники чемпионата. Борта их машин не обременены рекламой.

Сергей Марочкин из Нижнего Ломова – лидер Дивизиона 2 по сумме трех этапов, выступает ни много ни мало на «Фокусе WRC».



Без комментариев...

дважды – у 500-сильного «Форда-Пума» и опытного пилота (Илья – призер чемпионата Европы) конкурентов не было. К счастью, он оживил интригу, отправившись вместо третьего этапа на европейское первенство в латвийскую Бауску. Так что в Дивизионе 2 претендентов на золото, по меньшей мере, четверо.

Если смотреть на Европу, то там автокросс – удел не мощных заводских и клубных команд. Это спорт, если угодно, энтузиастов, причастных к автомобильному делу. По выходным стартуют в гонках, в будни торгуют запчастями к машинам, ремонтируют их, занимаются тюнингом, командуют бензоколонкой. По-видимому, таким путем будет развиваться и наш автокросс. Посмотрим... □



АНТИКРИЗИСНАЯ ПРОГРАММА

Сергей Зиновьев

В какой-то момент казалось, что эта гоночная серия со старыми традициями и своеобразным колоритом умрет. Заблаговременно оповестив соперников и организаторов об уходе, покинул чемпионат «Опель», а по окончании сезона-2005 совершенно неожиданно отказалась от дальнейших стартов «Ауди». Пугающее положение: в чемпионате остался один-единственный завод-производитель – «Мерседес-Бенц». Что показывать зрителям? Захотят ли они смотреть, как дюжина одинаковых машин греет шинами асфальт? Да и мыслимо ли привлечь крупных спонсоров к состязаниям одной марки?

ДВОЕ В ПОЛЕ – ВОИНЫ!

После недолгих, но, видимо, нелегких размышлений «Ауди» столь же внезапно объявила, что решила остаться, причем как минимум на три года. И энергично принялась строить новый автомобиль и комплектовать команды. Всеобщий вздох облегчения!

Если вспомнить, что в прошлом году интрига в DTM держалась именно на споре двух немецких марок («Опель» так и не смог подтянуть свою технику до чемпионского уровня), то, в сущности, болельщики немного потеряли. Экс-«опелевец» Хайнц-Харальд Френтцен, «шоу-стоппер» и один из главных любимцев публики, тоже никуда не делся – его сразу же охотно пригрела «Ауди», чтобы усилить состав.

Получилась, пожалуй, даже более стройная система, чем раньше: интересы каждой марки защищают по четыре частные команды (для них еще и командный зачет!), причем половина располагает техникой самой свежей спецификации. Остальные «докатывают» A4 и C-класс образца 2004 и 2005 годов. Шансы «молодых» и «старых» машин уравнивает весовой гандикап. И чудесный подбор пилотов: комбинация суперзвезд и талантливой молодежи, приправленная для

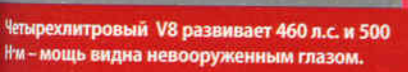
пущей привлекательности обаятельными девушками. Их, разумеется, тоже поделили поровну. Дочь выдающегося бельгийского гонщика, победителя «Ле-Мана» и «Дакара» Жаки Икса – Ванина, проведшая десять лет в гонках на выносливость, – в рядах «Ауди». Шотландка Сюзи Стоддарт, долго и неплохо выступавшая в различных британских формульных чемпионатах, представляет «Мерседес».

По-видимому, немецкие организаторы DTM переняли успешный опыт американской серии IRL: те с помощью Даники Патрик в прошлом году чуть не в два раза подняли посещаемость гонок и число телезрителей. Правда, Даника феноменально быстра – не раз стартовала с первых позиций, финишировала на подиумах, а дебютантки DTM Ванина и Сюзи пока лишь осваивают незнакомые машины. Все-таки заряд у здешних болидов, отдаленно напоминающих серийных прародителей, незаурядный – около 460 л.с. По этому показателю они ближе к «феррари» и «астон-мартинам» класса GT, нежели к ближайшим родственникам из кузовного чемпионата мира WTCC.

А ЗВЕЗДЫ КТО?

Действующий чемпион, молодой британец Гэри Паффетт занялся воплощением мечты – он всегда хотел стать пилотом формулы 1. Шанс выпал – «Мак-Ларен», впечатленный его успехом в DTM, пригласил поработать тест-пилотом. Конечно, с учетом, что прежде чем сесть за руль гоночного легкового автомобиля, Гэри отменно проявил себя в различных младших формулах. Иным тестерам дозволяют выступать в «побочных» гонках, Паффетту это запрещено. Стало быть, титул отстаивать некому. Однако это не означает, что у вице-





Четырехлитровый V8 развивает 460 л.с. и 500 Н·м – мощь видна невооруженным глазом.

Гонка длится около часа, и за это время каждый пилот должен сделать два пит-стопа – есть простор для тактических игр.

В календаре DTM десять гонок, в том числе в Англии, Франции, Голландии и Испании – «немецких мастеров» давно уже пора величать «европейскими».

Звезды? Хаккинен и Френтцен к вашим услугам.





Журнал «Плейбой» – традиционный спонсор одной из команд. Кристиан Абт с помощью зайчиков вдохновляется на спортивные подвиги.

На счету Ванины Икс – старты в «Ле-Мане» и «Дакаре», победы в «24 часах Спа», американской формуле-«Форд» и «Феррари-360 Челлендж». Богато!

Иногда гонки сопровождаются красочными представлениями за пределами трассы: на презентации сезона Том Кристенсен радовал публику ездой на раритетном «Ауто Юнион Тип D».

короля (и чемпиона-2004) Матиаса Экстрема будет легкий сезон.

Судя по первым гонкам – наоборот! На трех этапах 27-летний швед лишь однажды попал в зачетную восьмерку на финише. И теперь совершенно непонятно, как он будет догонять изрядно ушедших вперед… кого бы вы думали? Ветеранов – Тома Кристенсена («Ауди») и Бернда Шнайдера («Мерседес»)! 38-летний датчанин – семикратный победитель «24 часов Ле-Мана», а 42-летний немец выступал в формуле 1 еще в конце 80-х, затем четырежды выиграл DTM – последний раз три года назад. Оказывается, в пороховницах еще полно пороха.

Вероятно, в их спор вмешаются и другие звезды первой величины – Жан Алези и Мика Хаккинен (оба стартуют за «Мерседес»). Во всяком случае, француз стабильно набирает очки, финн побывал на подиуме, и оба держатся в группе лидеров. А открытием сезона может стать Бруно Спенглер – 23-летний канадец в чемпионате второй год и начал наседать на пятки пилотам куда более вкатанным.

К числу дополнительных эффектов, повышающих зрелищность DTM, добавьте пышные и красочные шоу, в которые здесь превращается каждый выход машин на старт. Плюс два обязательных пит-стопа с заменой шин и дозаправкой. Кроме того, идеологи «Немецкого туринга» не повторили ошибку формулы 1 и запланировали в июне месячный перерыв – чтобы всемирный футбольный форум не помешал болельщикам посмотреть хорошие гонки. □

ПРОЩАНИЕ С «НЕВСКИМ»

Сергей Зиновьев. Фото: Юрий Тюрин, Вадим Крючков

Последние свои недели петербургская трасса прожила в бешеном ритме. Все три наши гоночные серии постарались провести здесь хотя бы по одному этапу. Торопились – власти северной столицы грозили, что в июле окрестности стадиона им. Кирова на Крестовском острове будут бороздить самосвалы и бульдозеры, а вовсе не гоночные формулы. Еще весной теплилась надежда, что капитальную реконструкцию стадиона отменят или отложат на неопределенный срок, как это частенько у нас бывает. Не случилось. Вместе с большой асфальтовой петлей на берегу Финского залива уйдет в небытие и малая, где проходили состязания по картингу.

Трасса «Невское кольцо» возродилась в середине 90-х и могла бы сегодня отмечать свое десятилетие. С первого же дня она оставалась лучшим в стране плацдармом для кольцевых гонок, благо тогда никто больше ничего не строил и не улучшал. Но грянул гром: утрата «Невского кольца» заставила «образумиться», и в этом году рождаются сразу две новые трассы. Автодром «Москва» в подмосковном Мячкове уже полностью готов к приему автомобильных баталий, а в Казани работы закончат осенью, но весь июнь кольцевики гостили в Питере.



Позиции класса Lada Revolution упрочились благодаря заводской программе поддержки молодых пилотов.

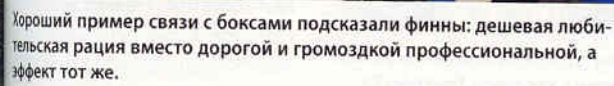
RTCC: ВЕРНЫМ ПУТЕМ

Больше всех успела на «Невском» серия RTCC – «туринг-кары» и сопровождающая их техника рангом пониже. Аж целых три гонки! Именно в Питере определились все лидеры сезона. Самая главная интрига – в «Туринге». По сумме этапов лидирует экс-чемпион Михаил Ухов, одержавший две победы. А бывший его партнер, вице-чемпион Владимир Лабазов, перешедший в мощную команду «МТС Рейсинг», пока лишь второй – ожидали-то от него большего после успешного прошлогоднего сезона. При этом самые быстрые круги в двухлитровом классе довольно стабильно показывает Лев Фридман и регулярно стартует из первого ряда. Есть в колоде и джокер – Але-

Разборки местного значения: тольяттинцы Дмитрий Закиев и Андрей Нефедов не поделили траекторию.

Машин в формуле 1600 немного, но здесь собралась группа весьма сильных гонщиков – среди них четыре чемпиона страны.





Хороший пример связи с боксами подсказали финны: дешевая любительская рация вместо дорогой и громоздкой профессиональной, а эффект тот же.



В рамках монокласса «Хонды-Сивик» пройдет несколько международных гонок с участием пилотов из стран Балтики, в том числе финнов.

ксей Дудукало за рулем «Ауди-А4» (остальные фавориты выступают на БМВ-320). Но пока он не набрал крейсерскую скорость – проблемы с настройками новой для него машины. Последнее время «Ду-Ду» завоевывал титулы за рулем «Хонды-Сивик» да зимой на ледовых овалах.

Загадочная ситуация в 1600-кубовом «Туринге-Лайт»: три этапа – три победителя: Евгений Каретников, Никита Хатюшенко, Александр Сотников. А по сумме этапов действующий чемпион Сотников пока даже не в тройке лидеров. Впрочем, опытный гонщик из Курска и в прошлом году поначалу довольно медленно запрягал.

Упустив победу в прошлом году в «Суперпродакшн» (ближайший родственник «Туринга», тоже двухлитровые моторы, но менее современные машины), Александр Львов закатал рукава: две победы в трех гонках. Правда, Владимир Черевань сходов не допускал и захватил лидерство. Надолго ли? Лидеров поджимает главное открытие зимнего сезона, призер чемпионата страны по трековым гонкам Валерий Павлов.

Неоднозначно и в новом классе RTCC – «Национальный», где собрались Lada 112, аналогичные тем, что стартуют в НГСА, но по более жестким техническим требованиям. Выиграв с огромным перевесом две гонки, Алексей Басов провалил третью. И лидер тотчас же поменялся, им стал Игорь Филиппов. Сегодня RTCC выглядит крепкой и беспро-



В «Туринге» на очередной титул нацелился Михаил Ухов, но у него много достойных соперников, так что предстоит борьба.



Шеф «ЛУКойл Рейсинг» Евгений Малиновский переживает за своих пилотов.



Новое поколение «Революции»: екатеринбуржцы Владимир Шешенин и Артем Кравченко делятся впечатлениями с казанцем Тимуром Тимерзяновым.

блемной серией: стройная иерархия классов машин, генеральный спонсор («Газпром») и расписание телерепортажей. Не случайно эту серию выбрали более семидесяти пилотов.

НГСА: ДАЛЬНЕЙШАЯ НАЦИОНАЛИЗАЦИЯ

Национальная гоночная серия «АВТОВАЗ» в прошлом году жила совместно с RTCC, а ныне отправилась в самостоятельное плавание. Завод предлагает пилотам всей страны три класса машин: прототипы Lada Revolution, а также «калины» и 112. Запланировали рекордное число гонок – десять. Однако активности на этом фронте пока не видно. Классы легковушек населены в основном тольяттинцами. А для «Революции» учредили специальную программу «АВТОВАЗ – новому поколению». Без финансовых льгот вряд ли удалось бы собрать здесь достойное число участников, а ведь на кону – полноценные медали чемпионата России. Но одними медалями, видно, не завлечь команды, коих смущает цена – 49 тысяч евро за боевой автомобиль.

Пришедшая на смену «десятому» семейству «Калина» могла бы стать истинно национальным классом. Но завод пока не предпринял для этого никаких особых усилий, собрал всего лишь дюжину машин. Так что ударным зрелищем НГСА остаются заезды прототипов. С помощью молодежной программы на первом и, увы, последнем этапе в Питере удалось собрать 18 пилотов. Большинство – вчерашние картингисты, не готовые бросить перчатку лидерам. Хотя как знать: 17-летний москвич Михаил Тягунов, например, стартует здесь в ранге призера Кубка страны по трековым гонкам. Да и у других немало регалий, добытых за пределами кольца.

Похвально, что организаторы не ограничились приглашением молодежи из традиционных кольцевых центров – Москвы и Тольятти. За рулем «революций» есть также юные представители Урала и Татарстана. В лидерах же – многоопытные Кирилл Ладыгин, Виталий Дудин, Владимир Нечаев и Григорий Комаров. Между ними, вероятно, и разгорится главный спор.

РОССИЙСКАЯ СУПЕРСЕРИЯ: В ОПАЛЕ…

Раздоры между спортивной властью (РАФ) и координаторами классов формул 1600 и «Русь» продолжаются и мешают нормальному ходу сезона. Без объявления причин этап на новом автодроме «Москва» заменили «расширенными тестами». Но стартовая гонка в Петербурге прошла.

Монокласс «Хонда-Сивик Type R» порадовал массовостью и азартной борьбой. Помимо россиян, стартовали зарубежные гонщики и… победили. Первым был латыш Арвис Зарбергс. А главный фаворит Алексей Дудукало, хоть и потерпел локальную неудачу, без сомнения, еще возьмет свое.

Формула 1600 продолжает борьбу за выживание. Машин и пилотов не прибавилось – прежний десяток. Однако древних «даллар» стало чуть меньше, а новорожденных болидов ArtTech российской постройки – чуть больше. Появились уже модернизированные версии и показали обнадеживающие скорости. Героем этапа стал 17-летний Иван Самарин, перешедший из команды «Лукойла» в «Арт-Лайн».

Формулы – основа основ автоспорта. Это недвусмысленно подтверждает ФИА – главным гоночным состязанием планеты была и остается формула 1. В гонках легковушек крайне затруднительно взрастить будущего формульного чемпиона мира, и вроде бы отечественные классы гоночных формул надо холить и лелеять. На практике почему-то выходит иначе – наши формулы пребывают в самых трудных условиях. Впрочем, в российском кольце иных никогда и не было. Лед по-настоящему тронулся только сейчас, когда за дело взялся частный бизнес. А все трассы, жившие на птичьих правах, поочередно почили – «Ходынка», «Тольятти-Ринг» и другие. Наверное, все идет так, как надо.



ОБРЕЧЕНЫ НА ПОБЕДУ

Дебют «Ауди-R10 TDI» в гонке «24 часа Ле-Мана» завершился практически неизбежной победой. Заводская команда, многие годы планомерно совершенствующая автомобиль-прототип для гонок на выносливость, взяла верх над частниками. Дизельный R10, пришедший на смену победоносному R8 с традиционным бензиновым мотором, оказался быстр и вынослив. Кроме того, он менее прожорлив, благодаря чему экипажи на «Ауди» реже заезжали в боксы на дозаправки.

Даже после разбитого ветрового стекла, неполадок системы питания и небольшой аварии трио Ринальдо Капелло, Аллана МакНиша и Тома Кристенсена заняло третье место с 13 кругами отставания. Лидеров подобные неприятности миновали: Франк Биела, Эммануэль Пирро и Марк Вернер откатали сутки относительно легко и непринужденно. На втором месте, проиграв 4 круга, остался экипаж Себастьена Лоэба (да-да, чемпиону мира по ралли не чужды кольцевые трассы!), Эрика Элари и Франка Монтаньи, выступавшего за частную команду «Пескароло Спорт» на оригинальном прототипе с двигателем «Джадд».

ФИНИШ НЕ В РАДОСТЬ



Сюжет четвертого этапа Кубка мира по ралли-рейдам оказался печальным – в последний, шестой день «Ралли Марокко» случилась тяжелая авария. Штурман одного из заводских экипажей «Мицубиси», опытнейший 53-летний француз Анри Мань скончался на месте, а пилот Хуан Рома волею небес почти не пострадал. Остальные гонщики «Трех бриллиантов» сразу же прекратили гонку, в том числе сражавшийся за победу Стефан Петерансель.

Шедший лидером южноафриканец Жинель де Вильерс («Фольксваген-Туарег») одержал вторую победу подряд и упрочил свое лидерство по сумме этапов. Следом финишировали Жан-Луи Шлессер и еще один пилот VW Карлос Соуза. Россиянин Сергей Шмаков («Багги-Зил») – четвертый и продолжает лидировать в зачете машин с приводом на одну ось. Успешный приход к финишу, впрочем, никто не праздновал…

С ПРИЦЕЛОМ НА БУДУЩЕЕ

Этап чемпионата страны – ралли «Гуково» в Ростовской области завершился неожиданно: лидеры потерпели фиаско, а победил дебютант. Пятикратный чемпион Андрей Жигунов впервые стартовал на «Лансере Evo IX» и сошел из-за поломки системы охлаждения. А триумфатор зимних этапов Александр Желудов на раскисшей после дождя трассе определенно уступал в скорости 15-летнему Евгению Новикову. В итоге потерял даже второе место из-за прокола шины на 22-километровом спецучастке.



Юный же вундеркинд, в будущем году планирующий выступать в чемпионате страны по полной программе (ныне его основная цель – Кубок России), управляя «Импрезой» безукоризненно и законно выиграл на финише более трех минут у ближайшего преследователя – Александра Гаврилова.

КАЛЕНДАРЬ

КОЛЬЦЕВЫЕ ГОНКИ

5–6 августа	**чемпионат России (RTCC)**, Мячково
11–12 августа	**чемпионат России (НГСА)**, Мячково
18–19 августа	**чемпионат России (НГСА)**, Рига, Латвия
26–27 августа	**чемпионат России (Ф-1600)**, Рига, Латвия
2–3 сентября	**чемпионат России (НГСА, Ф-1600)**, Мячково

РАЛЛИ

11–12 августа	**чемпионат России**, «Выборг»
25–26 августа	**Кубок России**, «ЧелябТрансАвто»
8–9 сентября	**чемпионат России**, «Псков»

КРОСС

5–6 августа	**чемпионат России (грузовики)**, Арзамас
5–6 августа	**первенство России (багги)**, Златоуст
12–13 августа	**Кубок России (легковые, багги)**, Красноярск
12–13 августа	**чемпионат России по ралли-кроссу**, Воронеж
19–20 августа	**чемпионат Европы**, Дмитров
19–20 августа	**Кубок России (легковые, багги)**, Веселовка
26–27 августа	**чемпионат Европы**, Казань
26–27 августа	**чемпионат России (грузовики)**, Кораблино
2–3 сентября	**Кубок России (легковые, багги)**, Ставрополь

4х4

3–6 августа	**чемпионат России по трофи-рейдам**, Липецкая обл.
23–26 августа	**чемпионат России по ралли-рейдам**, Калмыкия

РЕЗУЛЬТАТЫ
ЧЕМПИОНАТ МИРА ПО РАЛЛИ

8-й этап, «Акрополис», Греция

1. **М. Гронхольм** (Финляндия, «Форд-Фокус»)	3:56.26
2. **С. Лоэб** (Франция, «Ситроен-Ксара»)	2.26
3. **М. Хирвонен** (Финляндия, «Форд-Фокус»)	3.43
4. **Т. Гардемейстер** (Финляндия, «Ситроен-Ксара»)	4.20
5. **Х. Сольберг** (Норвегия, «Пежо-307»)	4.55
6. **Д. Сордо** (Испания, «Ситроен-Ксара»)	4.56
7. **П. Сольберг** (Норвегия, «Субару-Импреза»)	5.34
8. **К. Понс** (Испания, «Ситроен-Ксара»)	8.19

После 8 этапов

Пилоты:

1. **С. Лоэб**	74
2. **М. Гронхольм**	45
3. **Д. Сордо**	33
4. **М. Хирвонен**	21
5-6. **П. Сольберг, М. Штоль**	по 20

Команды:

1. **«Кронос Тоталь Ситроен»**	96
2. **«ВР-Форд»**	81
3. **«Субару»**	63
4. **«OMV Пежо Норвэй»**	41
5. **«Стобарт VK М-Спорт Форд»**	17
6. **«Ред Булл – Шкода»**	14

КУБОК МИРА ПО ВНЕДОРОЖНЫМ РАЛЛИ

После 4 этапов

1. **Ж. Де Вильерс** (ЮАР, «VW-Туарег»)	41
2-3. **Л. Альфан** (Франция, «Мицубиси-Паджеро»), **Х. Рома** (Испания, «Мицубиси-Паджеро»)	по 22
4. **Ж.-Л. Шлессер** (Франция, «Багги-Шлессер»)	18
5. **С. Шмаков** (Россия, «Багги-Зил»)	16
6. **С. Петерансель** (Франция, «Мицубиси-Паджеро»)	15

ЧЕМПИОНАТ РОССИИ ПО РАЛЛИ

4-й этап, «Гуково»

1. **Е. Новиков** (Москва, «Субару-Импреза»)
2. **А. Гаврилов** (Вольск, «Субару-Импреза»)
3. **Е. Аксаков** (Москва, «Субару-Импреза»)
4. **А. Желудов** (Москва, «Субару-Импреза»)
5. **А. Лядухин** (Москва, «Мицубиси-Лансер»)
6. **А. Бакай** (Москва, «Мицубиси-Лансер»)

ДОСКОЙ ПО РАДИО

Вадим Никишев

– Выставлять тебе щиты, чтобы ты знал, на каком ты месте?

Э.М. Ремарк,
«Три товарища»

Информационные табло стали использовать на гонках еще в начале прошлого века. Щит с кратким сообщением в руках механика был для пилота единственной возможностью узнать в пылу борьбы, на каком он месте и как далеко его ближайшие соперники. Но самое любопытное – даже сейчас, когда радиосвязь стала обыденной, наряду с ней в кольцевых гонках применяют и старомодные информационные доски. Или иначе – пит-борды (от английского pit board или pit signal board).

Если разобраться, в этом нет ничего удивительного. Всю необходимую информацию пилоту можно сообщить по рации, но, как говорил известный американский гонщик Кэрол Смит: «Не могу понять, почему мы без проблем связываемся с космонавтами на Луне или с подводной лодкой на дне океана, но никак не можем обеспечить надежную связь с машиной, которая находится в зоне прямой видимости?».

Похоже, простейшие средства сигнализации и впрямь еще долго будут надежнее сложных электронных систем. Не стоит при этом забывать и о специфике гонок. Пилот максимально сконцентрирован на управлении болидом и борьбе с соперниками, а потому информация типа «отставание от лидера одна целая тридцать семь сотых, быстрый круг – пятый» на слух воспринимается с трудом. В напряженной ситуации пилот может запросто не расслышать и команду заехать в боксы. К тому же, в конце концов, на некоторых соревнованиях радиосвязи

Сейчас механик льстит пилоту – в действительности тот приехал лишь вторым. Но табло самое что ни на есть боевое.

А



Б



В



Варианты информации на табло: А) Гонка. Пилот идет первым, опережая ближайшего соперника на 0,37 с, а следующего – на 0,42. До финиша осталось 5 кругов. Б) Гонка. Пилот на втором месте. Отстает от лидера на 0,45 с, опережает преследователя на 0,32 с. Заезд на дозаправку – спустя 4 круга. В) Тренировка. Гонщик улучшил время прохождения дистанции на 6-м круге по сравнению с предыдущим на 0,14 с, через 3 круга ему следует заехать в боксы.



Между трассой и пит-лайном видны посты команд. Оттуда гонщикам показывают пит-борд.

нет в принципе (как в картинге) либо она запрещена.

И тут без пит-борда не обойтись. Производятся они под известными марками – например, Sparco, OMP и другими – в различном исполнении. Бывают трех- или четырехстрочными. Минимальный комплект, помимо самого табло, включает набор из 24 символов, а более продвинутые – из 36 или 42. Полная «азбука» состоит из группы цифр (от 0 до 9) в трех экземплярах, букв L, P, C и ряда специфических знаков.

Какую же информацию может показать механик пилоту с помощью примитивных комбинаций символов и цифр? На самом деле – всю самую необходимую. В квалификационном или тренировочном заезде наборное табло сообщит время прохождения круга, а также на сколько «соток» в ту или иную сторону этот результат отличается от самого лучшего или предшествующего.

Правда, как правило, гонщик узнает данные о предыдущем круге лишь в конце текущего. Почему так? Механик, демонстрирующий питборд, обычно располагается на старт-финишной прямой, рядом со створом, при прохождении которого и засекают время. А пока команда набирает данные на табло, гонщик успевает проехать следующий круг. В ходе гонки пилот узнает, на каком он месте, на сколько отстает от впереди идущего и на сколько опережает ближайшего преследователя.

По предварительной договоренности и в зависимости от ситуации на трассе время может быть показано либо двузначным, либо трехзначным числом – в целых и сотых долях секунды. Еще пилоту можно показать, через сколько кругов он обязан заехать в бокс (символ IN) или на дозаправку (табличка FUEL). Если пит-борд позволяет, то внизу указывают количество кругов до финиша (как правило, сколько осталось, а не сколько пройдено). Кстати, как уже сказано, даже в самом полном комплекте цифры лишь в трех экземплярах. Но, допустим, пилот идет на 11-м месте, его отставание – 1,33 секунды, на дозаправку ему нужно заехать через 13 кругов, а до финиша остался 31 круг? Нет проблем: в дополнение к штатному комплекту можно приобрести еще один набор символов.

О том, что информация на пит-борде относится именно к нему, пилоту сообщает табличка с фамилией, стартовым номером или каким-либо символом в верхней части доски.

На соревнованиях высокого уровня (формула 1, DTM, WTCC и т.д.) в этом нет надобности: вдоль пит-лайна расположены посты управления команд и каждый окрашен в фирменный цвет. Гонщику достаточно взглянуть на «свой» пост и получить визуальную информацию. Чтобы первый и второй пилоты команды не запутались в показаниях, можно заказать символы разных цветов.

Подведем итог. Несмотря на стремительное развитие информационных технологий, старые и простые способы сигнализации не изжили себя – их полезно знать не только пилотам и персоналу команд, но и зрителям. □



ЮЖНЫЙ МОТИВ

Вадим Никишев.
Фото:
Вадим Крючков
и DILL-Tuning

В зеркалах заднего вида появился хищный оскал радиаторной решетки. Какой модели может принадлежать гигантская трапеция воздухозаборника, развитый бампер, светящиеся ободки фар? Присмотрелся, но с первого взгляда опознать не удалось. Стоп: такую, популярную среди отечественных тюнеров альтернативную оптику «а-ля БМВ» обычно ставят на «десятое» семейство ВАЗа. Но этот экзотичный аппарат явно другого происхождения – почти прямоугольная рамка ветрового стекла из эпохи «до биодизайна». Загадочный незнакомец перестроился в соседний ряд, и сомнения, наконец, развеялись – это «восьмерка». Но какая!

Знатоки итальянских автомобилей наверняка найдут здесь мотивы легендарной «Лянча Дельта Интеграле». И не будут разочарованы, узнав, что начинка монстра соответствует его агрессивной внешности. Под оригинальным капотом рвется в бой сгусток энергии. Мы не раз встречались с форсированными «ладами», но тут число лошадиных сил огорошило: ни много ни мало – целых триста! С учетом того, что лучшие вазовские гоночные моторы выдают около 220 л. с., такое поначалу вызывает сомнение. Однако ларчик, как всегда, открывается просто: место родного силового агрегата здесь занял японский, от турбированной «Тойоты-Селика». С двухлитровым двигателем 3S GTE переселилась и коробка передач 3S GE. Приводы со ступицами тоже от спорткара из Страны восходящего солнца. Мало того, на переделку получен соответствующий сертификат.

Создатели чудо-«восьмерки» миновали обычно долгий и тернистый путь, который проходят тюнеры российских машин, подбирая новые компоненты для мотора и занимаясь его настройкой.





Интерьер полностью переработан. Согласитесь: весьма гармонично.

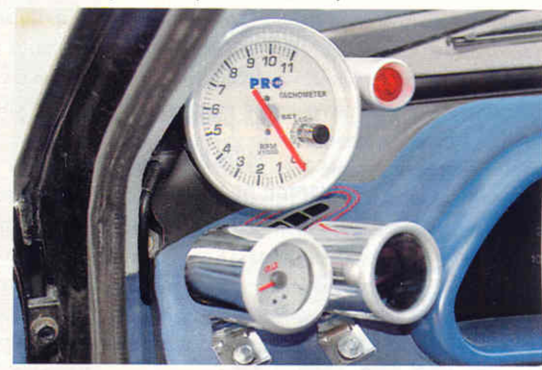


Среднечастотные динамики разместили на подушках передних сидений.



Разъемы аудиосистемы от домашнего hi-fi. Просто и эффективно.

Дополнение к штатным приборам – тахометр с возможностью выбора зоны критических оборотов.



Вместо этого пришлось подумать над особенностями компоновки, но идея весьма проста и изящна. Для уникального шоу-кара, способного поражать не только внешним видом, но и динамическими показателями, операция по замене «сердца» вполне логична и экономически оправдана. Стоимость силового агрегата с умеренным пробегом составила всего 2000 долларов, а потенциал его исчерпан не до конца. В планы владельца входит увеличение мощности до 420 л. с. Чем не альтернатива родному «самострою» – высокофорсированным, да еще оснащенным впрыском закиси азота отечественным моторам?

Впрочем, доработки коснулись и «японца». На впуске установили фильтр нулевого сопротивления, прямоточный выпуск из нержавейки диаметром 63 мм ждет замены на еще более беском-



Любители автоспорта со стажем, взглянув на эту «восьмерку», вспомнят раллийную «Лянчу Дельта Интеграле».



Ходовые качества «восьмерки» под стать внешнему виду. Когда двигатель форсируют до 420 л. с., она выйдет на дистанцию дрег-рейсинга.



Дышите глубже – японскому турбомотору нужны здоровые легкие.

промиссный 76-миллиметровый. Двигатель крепится на штатных доработанных опорах и дополнительной нижней. Вся передняя часть моторного отсека сделана легкосъемной, а лонжероны и крылья усилены.

Чтобы ездовые качества соответствовали динамике, авторы уникального проекта серьезно модернизировали ходовую часть. Опоры передних стоек выбрали проверенные – SS20, а регулируемые амортизаторы HKS позаимствовали у «Мицубиси-Лансер Эволюшн». Место родных сайлент-блоков заняли жесткие сферические шарниры. Нижние рычаги передней подвески стальные, как и кронштейны растяжек, при этом сами растяжки – регулируемые и куда более мощные, чем штатные. Дополнительную угловую жесткость подвеске придает стабилизатор поперечной устойчивости диаметром 22 мм.

Рулевой механизм пока родной, но наконечники рулевых тяг оригинальные. В планах – установка безредукторного электроусилителя. Он позволит прикладывать меньшие усилия к спортивной баранке при повороте широченных семнадцатидюймовых колес, но при этом сохранит рулевому управлению «прозрачность».

Достойное замедление обеспечивает доработанная тормозная система. Комплектующие выбрали импортные: вакуумный усилитель позаимствовали у «Мерседеса», тормозные диски одолжили у «Шевроле-Корвет», суппорты – у «Мицубиси-GTO 3000». Про такие мелочи, как армированные тормозные шланги, пожалуй, можно и не упоминать.

Внутри салона тоже немало примечательного. Сиденья – от «Хонды-Прелюд», причем они оснащены подиумами под среднечастотные динамики акустической системы «Инфинити» – решение одновременно свежее, забавное и функциональное. Для задних пассажиров места не нашлось: его отдали под музыкальные компоненты.

Откуда родом наша «Лада Дельта Интеграле»? Стайлинг, как и весь проект, – детище фирмы DILL-Tuning из города Кропоткин Краснодарского края. О внешнем виде автомобиля красноречиво говорят фото. «Восьмерку» выдает лишь часть кузова над поясной линией, но она не выглядит чужеродным элементом, а служит подсказкой – смотрите, в прошлой жизни автомобиль был обычной вазовской моделью. Собственно, это единственный родовой признак. Существующий в одном экземпляре автомобиль для владельца одновременно и источник удовольствия, и фирменный демо-кар. Для других поклонников тюнинга он может стать примером – почему бы не пойти по стопам мастеров из DILL-Tuning? □



ТРЯХНУЛИ СТАРИНУ



Вы фанат «Порше» и ездите на модели 911 в кузове 996-й серии? Автомобиль отличный, спору нет – но не так давно дебютировало новое поколение легенды с заводским индексом 997. Технических изменений немало, но главное, что позволяет внешне отличить последнюю реинкарнацию «девятьсот одиннадцатой», – возвращение к округлым фарам. Нетрадиционная форма передней оптики на 996-й у остросровов не без оснований ассоциировалась с яичницей.

Теперь историческая справедливость восстановлена – но что делать тем, кто не хочет или не может пересесть на свежий «Порше»? Выход предлагает известное немецкое ателье «Хаманн». Специальный кит включает новый передний бампер, крылья со спортивными заправочными горловинами и «подарок» от самой фирмы «Порше» – головную оптику. После пластической операции отличить с первого взгляда модель предыдущей серии от последней будет непросто даже знатоку марки. А воспользоваться оригинальным предложением могут все владельцы «Карреры», модификаций GT2, GT3 и «Турбо». И неизвестно, кто окажется быстрее на дороге: даром, что новые модели технически более совершенны, из версии 996 Турбо или GT2 специалисты «Хаманна» выжмут 620 л.с. Так ли вам нужен самый новый «Порше»?

АСФАЛЬТОВЫЙ ВСЕДОРОЖНИК

Всем хорош «Фольксваген-Туарег». Вот только выглядит он скучно – нет в его облике ярких черт. Дело поправимо: многим владельцам придется по душе навесной комплект «Уайд Боди» от JE Design. Состоит он из нескольких элементов: оригинальный передний бампер с обилием воздуховодов, специальные пороги с вентиляционными отверстиями, спойлер на крыше, задняя юбка, а также расширители колесных арок.

О том, что теперь стихия вседорожника и автострада, напоминает новый блок управления пневмоподвеской, позволяющий уменьшить клиренс на 35 мм по сравнению с заводскими данными. И это несмотря на то, что «Туарег» укомплектовали гигантскими колесами с покрышками размерностью 295/30R22. Колею по такому случаю пришлось расширить с помощью проставок на 60 мм спереди и 80 мм сзади.

Стандартная 4,2-литровая «восьмерка» с нагнетателем выдает 500 л.с. и 620 Н·м, обеспечивая завидную динамику. Разгон до сотни занимает лишь 5,6 секунды, а максималка – за 270 км/ч. Это больше, чем у серийного 450-сильного «Туарега» с мотором W12!



ДЖОН КУПЕР ОТДЫХАЕТ



Немецкая тюнинговая компания «МК-Моторспорт», специализирующаяся на доводке БМВ, добралась-таки до «Мини-Купера». Малыша теперь предлагают укомплектовать карбоновым капотом – у «Мини» он выполнен заодно с решеткой радиатора и фарами, это дает 30-килограммовый выигрыш в массе. Углепластик можно оставить неокрашенным.

Под таким капотом очень органично размещается форсированный до 230 л.с. двигатель. Прибавка достигнута благодаря новому выпускному коллектору и фирменному тракту, воздушному фильтру, перенастройке «мозгов» и, конечно же, повышенной производительности компрессора. Чтобы остановить чертенка, «МК-Моторспорт» разработала новые тормозные механизмы. Вентилируемые передние перфорированные диски выросли до 322 мм в диаметре и кружатся в объятиях четырехпоршневых суппортов. На задней оси 296-миллиметровые диски удалось подружить со штатными суппортами.

Нет предела совершенству – даже «Мини» от «Джон Купер Уоркс» можно сделать лучше. Правда, за это опять потребуют деньги – порядка 12 000 евро за полный объем работ.

КИЧ ГОДА

Редакция ЗР объявляет фотоконкурс «Кич года» на самый безвкусный тюнинг! Тюнинг в нашей стране бурно развивается и свидетельство тому – немалое число действительно достойных экземпляров. Тем не менее наряду с ними встречаются странного вида аппараты, место которым – в автомобильной кунсткамере. Предлагаем нашим читателям поделиться фотографиями такого рода самодеятельности и тем самым выразить свое отношение к аляповатости, безвкусице – тому, что может дискредитировать тюнинг.
Победитель конкурса в конце года получит приз.
Фотографии с комментариями присылайте по почте или на e-mail: vak@zr.ru.



«ВИДНАЯ» СИСТЕМА

Денис Чиликин

Лет пять назад модельный ряд у большинства производителей ресиверов ограничивался разве что устройствами с CD или с кассетой. Были, конечно, и более необычные варианты (как-то MiniDisk), но они не прижились. А потом и старушка кассета стала сдавать позиции. «Обыкновенные» сидишные ресиверы научились «понимать» сжатые форматы и превратились в MP3/WMA-ресиверы. К счастью, на этом дело не кончилось – появился DVD. Последнее, правда, случилось гораздо раньше, но вот более-менее приемлемые цены на такую автомобильную аппаратуру «начались» совсем недавно. А доступные цены – это «вхождение» в народ, а тут еще цены на ЖК-мониторы и телевизоры пошли резко вниз. Сегодня видео в машине – уже вполне реально и доступно…

ДОРОГОЕ БАЛОВСТВО?

Желание смотреть фильмы на DVD-дисках в домашних условиях влечет за собой покупку соответствующего проигрывателя. В автомобиле, считайте, то же самое. Простейший вариант: покупаем автомобильный DVD-проигрыватель, подключаем его к автомобильному телевизору или монитору и смотрим. Самый дешевый автомобильный телевизор обойдется тысячи в три, столько же запросят и за проигрыватель. Кому-то покажется дорого, а кто-то решит – почти даром. Доходы у всех разные, но в любом случае за такие деньги это будут самые простые компоненты, а значит, особо требовательных они не устроят. Еще один немаловажный момент: DVD-проигрыватель – это не ресивер. У него нет встроенного усилителя, тюнера и т. д., есть только аудио- и видеовыходы. Так что вместо CD-ресивера его не поставишь. Да, собственно, что рассказывать – все так же, как дома.



DVD-ПРОИГРЫВАТЕЛЬ PROLOGY DVD-200 MKIII
Ориентировочная цена – 4000 руб.
Помимо привычных DVD/VCD/CD/MP3, проигрыватель поддерживает и популярный ныне формат MPEG-4, что не так часто можно встретить в недорогих аппаратах. К преимуществам несомненно можно отнести и встроенные декодеры Dolby Pro Logic II, Dolby Digital, DTS.

Если подобный вариант не по душе, то, возможно, устроит DVD-ресивер? Такой заменит и обыкновенный CD-ресивер и DVD-проигрыватель. Два в одном, так сказать.



DVD-РЕСИВЕР JVC KD-DV4207
Ориентировочная цена – 7500 руб.
Большая часть DVD-ресиверов раньше традиционно «вырастала» из серьезных CD-моделей, и цена на них была соответствующей. Вероятно, такое не могло порадовать всех покупателей: сейчас производители все чаще предлагают более простые и доступные модели.

ОДНИМ – БОЛЬШЕ, ДРУГИМ – ЛУЧШЕ

В прошлом году на рынке не было представлено и половины тех устройств, которые свободно продают сейчас. Мы – о DVD-ресиверах. Внешне они часто похожи на CD-ресиверы, а иногда и просто близнецы. Оно и понятно: зачем «изобретать велосипед», если можно использовать значительную часть уже готовых технологий.

Тогда логичен вопрос: а зачем нужны эти самые плееры, если есть ресиверы? Все очень просто. Скажем, у вас в машине серьезный ресивер, и вполне возможно, «выкидывать» его нет никакого смысла – проще докупить плеер. Кроме того, сейчас все больше и больше машин со штатными системами, заменить которые почти невозможно (причудливые формы, «завязка» с другими системами автомобиля) – проще организовать вторую видеосистему, в параллель со штатной.

С источником сигнала разобрались, идем дальше – за монитором. Или, возможно, нам нужно более компактное и универсальное решение, как DVD-ресивер с монитором?



DVD-РЕСИВЕР ФОРМАТА 1-DIN СО ВСТРОЕННЫМ 3,5-ДЮЙМОВЫМ ДИСПЛЕЕМ JVC KD-AVX2.
Ориентировочная цена – 16 000 руб.
Универсальное устройство, поддерживающее множество видео- и аудиоформатов. Его особенность – функция Dual Zone: она позволяет пассажирам на заднем сиденье смотреть DVD-видео, в то время как на переднем вы можете слушать радиопередачу любимой FM-станции.

В ДВА РАЗА БОЛЬШЕ

Ключевые вопросы при покупке монитора: для кого он предназначен и куда его устанавливать? Когда речь о водителе и пассажире рядом, возможно, самый оптимальный вариант – это как раз покупка ресивера с монитором. Моделей немало, однако ошибиться трудно, хотя «плясать» придется от места в автомобиле.



МУЛЬТИМЕДИЙНАЯ СТАНЦИЯ ALPINE IVA-D310R.
Ориентировочная цена – 52 000 руб.
Широкоформатный семидюймовый монитор с сенсорным дисплеем, высококачественный DVD-привод, звуковой процессор, мощное функциональное оснащение – и это далеко не все. Прикасаясь к виртуальным кнопкам на сенсорном экране, вы получаете эффект нажатия клавиши – тактильный отклик и звуковое сопровождение.

КОМБИНАЦИЯ МОНИТОРА И DVD BLAUPUNKT IVOD-1022.
Ориентировочная цена – 25 000 руб.
Подобный вариант отлично подходит для развлечения пассажиров на заднем сиденье. Плоский монитор на потолке хорошо виден: размер – 10 дюймов и большой угол обзора. Предусмотрено и опциональное управление инфракрасными наушниками.

Если для головного устройства отведен размер 1DIN, то и ресивер придется искать соответствующий. Если это 2DIN, то можно «помудрить»: либо поставить DVD-ресивер размера 1DIN и такой же монитор (один плюс один в сумме два, здесь математика тоже работает), либо сразу установить ресивер с монитором формата 2 DIN.

При желании любое из этих решений легко расширить (видеовыходы найдутся у всех устройств) – например, можно установить один или даже несколько дополнительных мониторов (или телевизоров, поскольку это – те же мониторы, только со встроенными ТВ-тюнерами). Особенно это актуально, если собираетесь развлекать пассажиров на заднем сиденье. Им-то монитор на передней панели будет уж совсем плохо виден. Кстати, стоит рассмотреть и ситуацию, когда все «прелести» достаются только пассажирам, – потолочный монитор с DVD-проигрывателем. Устанавливаем его, выдаем по паре беспроводных наушников – и все.

DVD-РЕСИВЕР С ЖК-МОНИТОРОМ PANASONIC CQ-VD6503W5.
Ориентировочная цена – 26 000 руб.
Вполне возможно, обладателям автомобилей с 2-DINовым гнездом захочется установить именно такой аппарат. Еще бы, и монитор 6,5 дюйма, экран моторизированный, управление – с помощью сенсорной панели. А уж дизайн салона такой ресивер вряд ли испортит.

Что мы еще забыли? Конечно же, звук. Идеальный вариант – «объемное звучание». В большинстве плееров и ресиверов встроены декодеры многоканального звука, а значит, купив подходящий усилитель и акустику, можно добиться и объемного звучания. Если это слишком большие траты, можно использовать и более простые решения – динамик на телевизоре или мониторе (если таковой есть), наушники или стереозвук ресивера.

Ну вот на этом, пожалуй, и все. Не возбраняется, конечно, вспомнить и про небольшое автономное устройство «монитор + DVD», которым тоже можно пользоваться в машине. Некоторые из них и вовсе способны работать от прикуривателя. Но удобно ли его всегда носить? В общем, решайте, что вам больше подойдет, да и вообще нужно ли вам это! □



СЧАСТЛИВОГО ПУТИ?

Максим Приходько. Фото: Константин Якубов

Некогда СССР занимал второе место в мире по общей протяженности железных дорог – 146 тысяч километров! В современной России их чуть более 90 тысяч. Протяженность автомобильных дорог в стране гораздо больше – 599 тыс. км, и, естественно, время от времени те и другие пересекаются, при том, что «места смычки» – железнодорожные переезды – во все времена остаются у нас самыми опасными пунктами возникновения ДТП. Не реже чем раз в год ГИБДД и РЖД проводят совместные рейды «Внимание, переезд!», но эффект, увы, незаметен: число ДТП на переездах не уменьшается. По официальным данным, в 95% всех таких происшествий виноваты водители.

Цель нашего очередного рейда – познакомиться с тем, как обстоят дела на этих самых переездах. Вместе с фотографом отправляемся в Подмосковье. Наша первая остановка – на Можайском шоссе.

«ДА КАЖДЫЙ ДЕНЬ ТУТ ТАКОЕ!..»

На часах 9 утра. Электричка, лихо посвистывая, проносится мимо нас в сторону столицы. Затем следует поезд в обратном направлении. Пока у одних участников движения «зеленая улица», другие, сжав руль, всматриваются вдаль – стараются не пропустить того волшебного момента, когда шлагбаум взлетит ввысь. Огромные металлические щиты, именуемые «устройством заграждения переезда» (УЗП), с лязгом падают: транспортный поток тут же оживает и, «газанув», в едином порыве устремляется в Москву.

Все пока чинно и мирно. Никто на «встречку» не выезжает, истошно не сигналит, требуя для себя привилегий. Но вот опять резко треньkaет сирена, светофоры замигали красными огнями – с обеих сторон опускаются шлагбаумы.

Есть здесь, на железной дороге, какая-то своя интрига: смотритель переезда появляется на крылечке своего домика, флажок в руке, рядом на веревочке – сигнал. Гудит сирена, заглушая на время веселый щебет подмосковных птах, и мимо пролетают вагоны, вагоны… Те, кто за рулем, ждут своего часа. Суетиться бессмысленно, тем более что в обе стороны всего-то по одной полосе. Но вот негласный мораторий нарушен: последнее место

Переезд на Можайском шоссе. «Да каждый день тут такое!..»

«Альтернативная» очередь на переезде в Дедовске.

То же самое, но в исполнении экипажа ДПС (сирена и проблесковые маячки не горят, как и один стоп-сигнал).



в очереди не устраивает чиновничье-черный «Пассат», и он, объезжая всех, останавливается у плит УЗП, тоже став первым, но уже на «альтернативной основе». Не успевают еще щиты заграждения коснуться земли, шлагбаум только готовится, говоря словами поэта, «пронзить тугую высь», как «Пассат» просто срывается с места (чтобы избежать лобовой атаки) и победно перемахивает через рельсы, устремляясь в сторону Москвы.

– И часто так? – интересуюсь у смотрительницы переезда.

– Да каждый день тут такое!.. – сердито отвечает женщина. –



НАПОМИНАЕМ!

Ответственность за нарушение правил проезда через железнодорожные переезды предусмотрена ст. 12.10 Кодекса РФ об административных правонарушениях. За **пересечение пути вне переезда, за выезд на переезд при запрещающем сигнале светофора или дежурного по переезду, а равно за остановку или стоянку на железнодорожном переезде (ч. 1 статьи 12.10 КоАП РФ) назначается наказание в виде штрафа в размере 500 рублей или лишение права управления транспортными средствами на срок от 3 до 6 месяцев.**

Запрещается выезжать на переезд: при закрытом или начинающем закрываться шлагбауме (независимо от положения сигнала светофора); при запрещающем сигнале светофора (независимо от положения и наличия шлагбаума); при запрещающем сигнале дежурного по переезду; если за переездом образовался затор, который вынудит водителя остановиться на переезде; если к переезду в пределах видимости приближается поезд (локомотив, дрезина).

Кроме того, запрещается: объезжать с выездом на полосу встречного движения стоящие перед переездом транспортные средства; самовольно открывать шлагбаум.

При вынужденной остановке на переезде водитель должен немедленно высадить людей и принять меры для освобождения переезда.

Уже и семафор с белого на красный переключился, а они едут и едут, да еще мне кричат: «Я на зеленый!» А у нас зеленого нет!

– А как ГАИ? Вмешивается? – любопытствую я.

– А что ГАИ... Появляются тут... Но что они могут? Тут мост надо строить, иначе никогда порядка не будет. К восьми утра здесь машины чуть не в шесть рядов встают, прорываются до последнего, только что шлагбаум по их крышам не бьет!

Ну что же, отметим: главная причина тех самых 95% – элементарное неуважение к ПДД со стороны водителей. В условиях столицы и Подмосковья их на это провоцирует напряженная дорожная ситуация – машин много, дорог катастрофически не хватает.

Для справки: еще в 2003 году на железнодорожных переездах было зарегистрировано более 33 тысяч нарушений ПДД водителями и 326 закончились серьезными ДТП – погибли 122 человека. Из года в год положение не улучшается. В 2005-м на переездах зарегистрировано 350 дорожно-транспортных происшествий, погибли 109 человек, ранены 462. Большинство аварий происходит на нерегулируемых переездах. Вспомним хотя бы январский случай в Краснодарском крае, когда автобус столкнулся с электропоездом и погибли 22 человека! Или более поздний, в начале июня. Тогда автобус не «поделил» переезд с пассажирским поездом Анапа–Санкт-Петербург, при том, что переезд был «закрыт» красным сигналом! Печальный итог – семь погибших, 12 ранено.

Если вновь обратиться к причинам аварий, то можно сказать, что водители зачастую сознательно пренебрегают запрещающим сигналом светофора на переезде. В итоге – каждое шестое ДТП связано с попыткой водителей объехать (!) закрытый шлагбаум.

...Простояв у переезда на Можайском шоссе около часа, мы уже собрались уезжать, как вдруг появился лейтенант ГИБДД. По его словам, сейчас переезд начнут ремонтировать – укладывать новый асфальт. «Можете представить, что тут начнется, – говорит инспектор. – Попытаюсь порядок навести». И хотя дорожники еще не прибыли, работы у него хватает: буквально через пару минут он тормозит лихого «джигита», рванувшего прямо на переезде на обгон – само собой, по встречной полосе.

Мы решаем посмотреть, как «живут» другие переезды в Московской области. Вот один из них в городе Дедовске. Место это бойкое, так что долго скучать не приходится. Снова «загремели» фанфары, заморгали семафоры, щиты УЗП вздыбились, словно противотанковые «ежи» на плакате военных лет «Враг не пройдет!». Однако... «враг» проходит, точнее, проле-



снимков, который сделал во время рейда наш фотокор. Какая сила заставила подмосковный экипаж ДПС в нарушение всех правил встать у переезда на встречной полосе? Явно не на служебное задание спешили милиционеры – ни сирену, ни проблесковые маячки они не включали…

ЦЕНА ВОПРОСА

Если так безобразно ведет себя наш автомобилизированный народ на регулируемых переездах, то что же происходит на нерегулируемых, так сказать, обыкновенных? Сколько тысяч их раскидано по стране? Около одного из таких мы простояли больше часа в надежде, что хоть кто-то из водителей адекватно отреагирует

Быстрее, пока поезд не пошел!

Этот дивный плакатик мы встретили неподалеку от переезда в Нахабине.



тает – два мотоциклиста на дорогих спортбайках подныривают под шлагбаум. Лихачам автомобилистам такой маневр не по зубам. Другое дело «альтернативная» колонна. Она сразу же образуется на встречной полосе. Это, если судить по ее составу, отнюдь не «новые русские»: больше всего «спешат» владельцы отечественных «девяток» и «десяток» и не слишком молодых иномарок. Образумить таких добровольных камикадзе может разве что присутствие инспекторов ГИБДД, но к каждому автолюбителю милиционера не приставишь!

Справедливости ради скажем, что и служители закона далеко не всегда подают хороший пример – достаточно взглянуть на один из

на знак «Стоп». Если кто и тормозил, то только потому, что берег подвеску и амортизаторы, но никак не свою жизнь.

Почему люди так запросто рискуют собой, своим и чужим здоровьем? Патологическая нехватка времени, надежда на русское «авось» или что-то еще? Что заставляет водителей, наплевав на все и вся, перед самым поездом рвануть наперерез? И ведь иногда получается! А иногда – нет… И тогда печальный список пополняется на одну или несколько судеб. И хотя в 95% случаев в ДТП на железнодорожных переездах виноваты водители, страдают не только они сами, но и ни в чем не виновные пассажиры... □

ПЕРВЫЙ КОМПОНЕНТ

В прошлом месяце, когда отмечалось 70-летие Государственной автомобильной инспекции, мы встретились с одним из ее ветеранов – Виктором Ивановичем Жулевым, доктором юридических наук, профессором, заслуженным деятелем науки РФ. В 1974 году он возглавил созданный тогда Всесоюзный научно-исследовательский институт безопасности дорожного движения и десять лет был его руководителем.

Безопасность движения стала делом вашей жизни и не раз сводила с журналом «За рулем», так что, наверно, есть что вспомнить…

Тронут вниманием. Подумать только – мое сотрудничество с «За рулем» началось более сорока лет назад! В 1960-м я был назначен редактором бюллетеня ОРУД УВД г. Москвы «За безопасность движения» и сразу же обратился к более опытным коллегам в «За рулем». Тогда (как и всегда после) получил дельный совет и поддержку. Это касалось потом и организации конкурсов «За безопасность движения», и тематики бюллетеня, и подготовки самих материалов. А вскоре сам стал выступать в качестве вашего автора. Даже рассказ опубликовал…

Так, значит, вас в «За рулем» привели литературные наклонности?

В первую очередь – совсем иное. Я по образованию юрист. После окончания в 1954 году юрфака МГУ по собственному желанию начал работать в ОРУД г. Москвы следователем. Прежде из МГУ туда народ не шел. Сегодня это покажется невероятным, но тогда к одному-единственному дежурному следователю в Москве стекалась информация о всех серьезных ДТП, зафиксированных в течение суток в городе. Каждый смертельный исход воспринимался как ЧП и случался далеко не каждый день. Число раненых редко превышало десять. Сравните с тем, что происходит теперь. Дела поступали к дежурному следователю, и он, как правило, лично выезжал на каждое ДТП, осматривал место происшествия. Потом следовал опрос участников. Мне пришлось тогда посетить, наверно, все больницы города. Иногда надо было ехать и к судмедэксперту в морг.

Значит, основным источником ваших публикаций были расследования ДТП?

Только вначале. Потом главным стало все, что касалось безопасности движения в плане анализа, прогноза. Когда я возглавил ВНИИБД, институт, можно сказать, стал коллективным корреспондентом «За рулем». На страницах журнала мы представляли технические новинки в организации дорожного движения, вместе с сотрудниками редакции вели рубрику по ПДД, проводили тесты, освещали состояние аварийности. Я глубоко признателен редакции за это сотрудничество, и, надеюсь, оно пошло на пользу и журналу, а главное – участникам дорожного движения. В период начавшейся с пуском ВАЗа автомобилизации страны нам удавалось не только сдерживать рост ДТП, но в отдельные годы добиваться снижения жертв на дорогах.

Какие научно-технические нововведения того периода были, с вашей точки зрения, наиболее значимыми?

За тридцать прошедших лет очень многое изменилось: дороги, техника, законы, люди и вместе с тем многократно выросли масштабы проблемы: ежедневно аварии уносят у нас почти сто человеческих жизней! ВНИИБД начал тогда впервые анализировать причины и другие параметры ДТП, прогнозировать опасные тенденции. Кстати, в то время были разработаны единые для всей страны Правила дорожного движения, полностью соответствовавшие международным рекомендациям, введены государственные стандарты на дорожные знаки и разметку, на специальные транспортные средства, на государственные номерные знаки и др. Сегодня сказали бы, что взялись за законодательную базу. Тогда же впервые привлекли внимание к пассивной безопасности транспортных средств, к необходимости ремней безопасности (было организовано их производство) и шлемов для мотоциклистов; появляются автоматизированные системы регулирования, радарные измерители скорости («барьеры»), а также алкометры («Трубки трезвости») и многие другие новшества в организации движения и контроля за ним. В 1979 году коллективу ВНИИБД было вручено переходящее Всесоюзное Красное Знамя – так тогда отмечали научные коллективы, добившиеся значительных результатов. Кто-то посчитает парадоксальным, что в эпоху так называемого застоя у нас возникает и начинает набирать силы наука безопасности автомобильного движения,



Подумаем вместе… Слева направо: Г. Клинковштейн (МАДИ), В. Жулев (ВНИИБД), Г. Зингер («За рулем»). Фото семидесятых годов.

но на то, разумеется, были объективные причины, и прежде всего стремительный рост самого дорожного движения во всех его компонентах.

Да, действительно, многие еще хорошо помнят семидесятые с тогдашним автомобильным бумом. Но он ни в какое сравнение не идет с нынешним ни по масштабам, ни по качественным изменениям. В какой мере, на ваш взгляд, они коснулись участников дорожного движения – водителей, пассажиров, пешеходов?

Считается, что в триаде человек–автомобиль–дорога первый компонент наиболее консервативен. Это, как правило, признается во всех техногенных системах с его участием. Но обратимся, скажем, к действиям пешеходов – изменениям в их поведении на дорогах. Определенно сказывается увеличение доли городского населения, миграционные процессы. Но только ли этим объяснишь явное снижение уровня осторожности, осмотрительности, рациональности в поступках. Люди стали более агрессивными, неуважительными друг к другу. Наиболее полно это проявляется в среде водителей. И дело не в том, что подавляющее большинство сидящих за рулем – это частники, что многократно выросла доля водителей-женщин и начинающих водителей. Дело в негативных последствиях социально-экономических изменений, произошедших в стране. Обострившееся разделение граждан на архибогатых и нищих, мощная криминальная прослойка в обществе, активный индивидуализм, издержки правового реагирования… Будто прорвало плотину и все отрицательное обрушилось на дороги. А общество, государство оказались не готовы к наведению правопорядка в новых условиях. Угонщики, мошенники, занимающиеся подставами, всевозможные аферисты, грабители – кого только не встретишь за рулем. Невероятно дерзкими стали лихачи и пьяницы, наглую уверенность в безнаказанности чувствуют так называемые крутые. Не случайно же гаишник сегодня вооружен автоматом.

Все это так, но, откровенно говоря, чаще он пользуется совсем иным «оружием»…

Кто этого не знает и кто этим не возмущается. Недавно даже по случаю юбилея ГАИ министр внутренних дел писал о злоупотреблениях среди сотрудников ГАИ, о возросших должностных преступлениях, включая взяточничество. И в то же время немало случаев (и мне о них доподлинно известно), когда сотрудники дорожно-патрульной службы вступают в опасные схватки с преступниками. Не обходится без жертв. Полагаю, общественность должна знать и об этой стороне медали, а журнал широко информировать об этом своих читателей.

Целиком согласны с вами. Теперь, позвольте, последние вопросы. Сами вы управляете автомобилем?

Первые водительские права получил в 1952 году. Первый автомобиль, за руль которого сел, был «Москвич-401», потом другие отечественные машины. Двадцать лет отъездил на ЗИМе. Купил его на гонорар за киносценарий по своему рассказу о водителе, опубликованному в «Комсомольской правде». Сегодня автомобиль буквально помогает с учетом возраста вести активный образ жизни. Это бэушный «Ниссан-Максима» 1998 года, который приобрел по случаю. Ничего лучшего себе пожелать и не мог.

Так что, если придется менять автомобиль, вы остановите свой выбор на «Ниссане»?

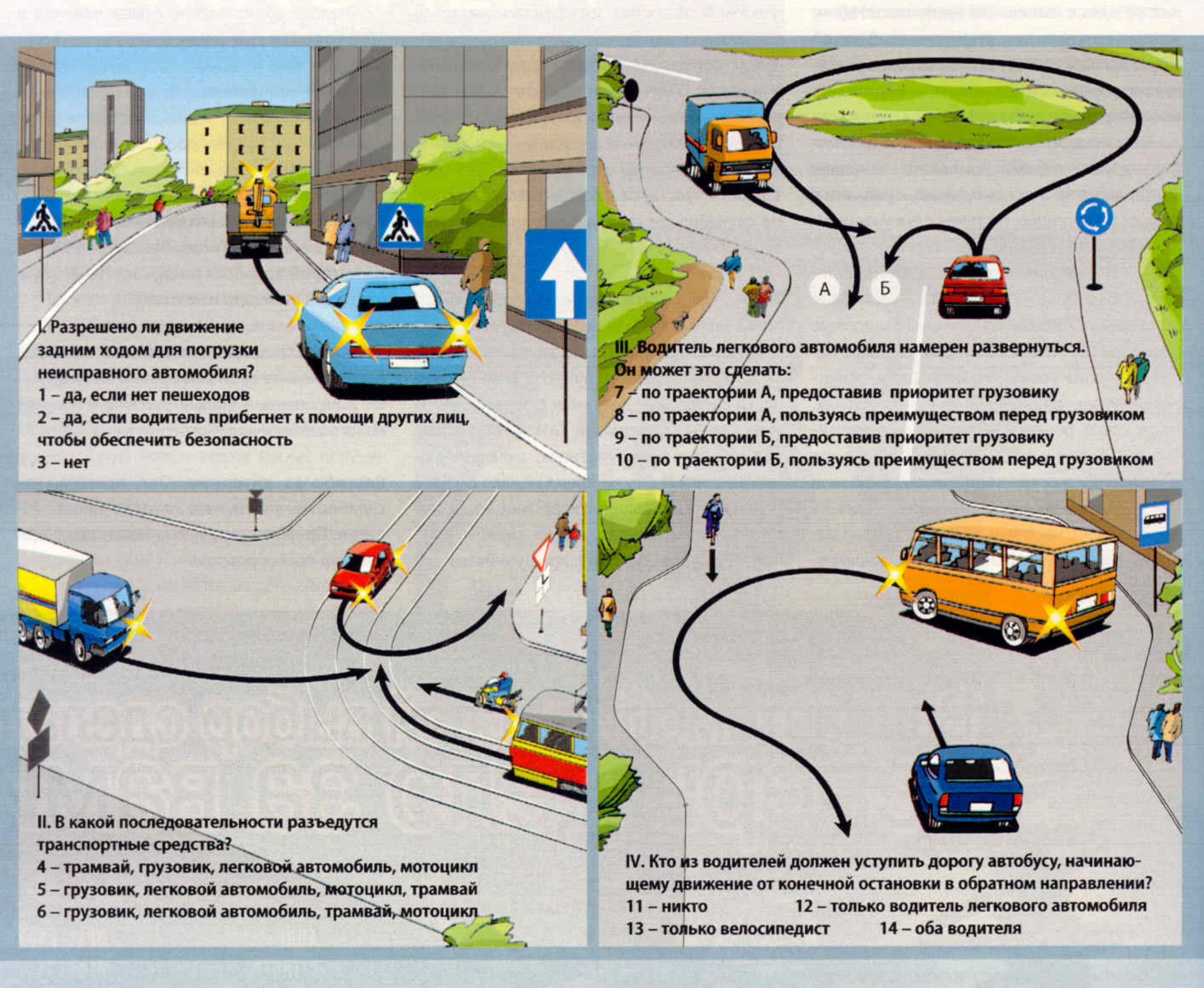
Я не новый, а старый русский, и покупка нового автомобиля уже не для меня.

Спасибо за интервью. Оно прошло, насколько мы знаем, незадолго до вашего 75-летия. Примите сердечные пожелания здоровья и новых успехов!

БЕРЕГИСЬ АВТОПОЕЗДА!

Дмитрий Митрошин.
Иллюстрации:
Станислав Ильинский

В советские времена королями дорог были у нас грузовики, перевозящие народно-хозяйственные грузы, – мы их выпускали, кажется, больше, чем любая другая страна в мире. Сейчас все изменилось – на дорогах царствуют легковые автомобили. Изменились и грузовики. Нынче не только в центре России встретишь автопоезда отечественного и зарубежного производства. Капитан такой огромной фуры по большей части спокоен: уж его-то на дороге видно всегда! Вечно мельте-



движения не оговаривается, поэтому требование в полной мере относится к обоим участникам движения – водителю легкового автомобиля и велосипедисту.

V. Правила на данном перекрестке разворот не запрещают (см. пункт 8.11), но водитель синего автомобиля, пусть и на короткое время, но выезжает из жилой зоны, а потому обязан уступить дорогу другим участникам движения (пункт 17.3 Правил).

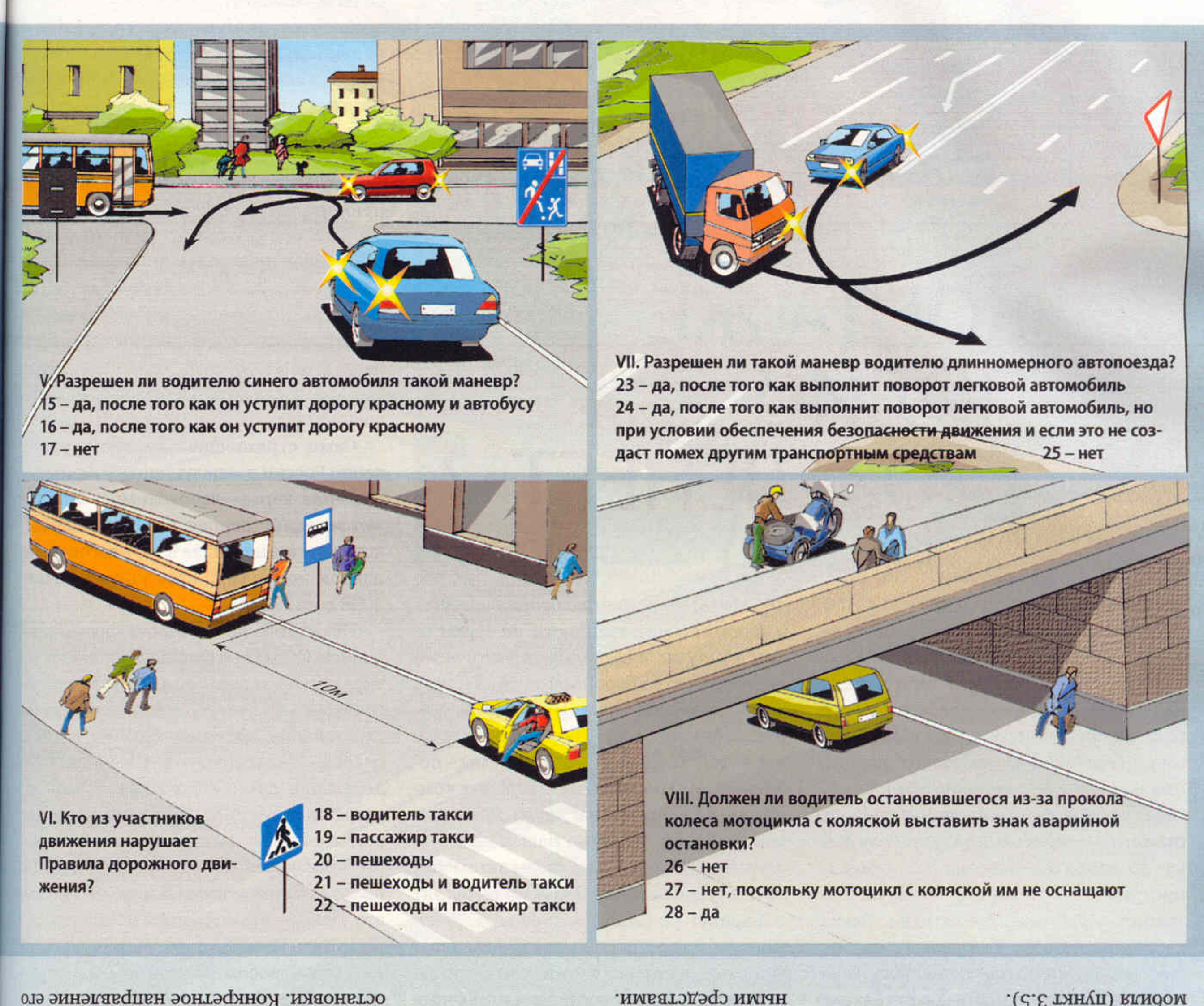
VI. Правила (пункт 12.4) не запрещают останавливаться ближе 15 метров от автобусной остановки для посадки и высадки пассажиров, если это не создает помех движению маршрутных транспортных средств. Пассажир, садясь в машину со стороны проезжей части, нарушил требование пункта 5.1 Правил. Пешеходы, как бы не торопились на автобус, не имеют право переходить проезжую часть вне пешеходного перехода, поскольку он расположен в непосредственной близости (пункт 4.3).

VII. Пункт 8.7 Правил дает возможность водителям крупногабаритных транспортных средств отступить от требований пункта 8.5 Правил, но не дорожной разметки. В данном случае стрела разметки 1.18 предписывает движение с крайней правой полосы только прямо.

VIII. Пункт 7.7 приложения к Основным положениям запрещает эксплуатировать мотоцикл с боковым прицепом без знака аварийной остановки. Поскольку вынужденная остановка совершена в запрещенном месте (пункт 12.4 Правил), водитель в соответствии с требованиями пункта 7.2 обязан выставить знак аварийной остановки.

щащие «под ногами» легковушки, конечно, заставляют понервничать, но есть и другая проблема: чтобы развернуть современный автопоезд на наших дорогах, нужно мастерство высочайшего класса. А они, между прочим, по важным делам спешат: перевозят грузы для встающей на ноги экономики России. В любом крупном городе обязательно увидишь место, где их просто не сосчитать: большой завод, база, склад таможенного хранения и т. д. При этом, как правило, подъездных путей, которые ведут к этому объекту, – раз-два и обчелся.

Тому, как правильно должен разворачиваться автопоезд, посвящено задание VII в нынешнем «Экзамене на дому»; прислал его наш читатель В. Панов из Старого Оскола. Эту и другие читательские задачи, как всегда, проверил Дмитрий Митрошин. Напоминаем: авторов лучших задач, идею которых они почерпнули на наших дорогах, по итогам года ждут призы редакции ЗР.



V. Разрешен ли водителю синего автомобиля такой маневр?
15 – да, после того как он уступит дорогу красному и автобусу
16 – да, после того как он уступит дорогу красному
17 – нет

VII. Разрешен ли такой маневр водителю длинномерного автопоезда?
23 – да, после того как выполнит поворот легковой автомобиль
24 – да, после того как выполнит поворот легковой автомобиль, но при условии обеспечения безопасности движения и если это не создаст помех другим транспортным средствам
25 – нет

VI. Кто из участников движения нарушает Правила дорожного движения?
18 – водитель такси
19 – пассажир такси
20 – пешеходы
21 – пешеходы и водитель такси
22 – пешеходы и пассажир такси

VIII. Должен ли водитель остановившегося из-за прокола колеса мотоцикла с коляской выставить знак аварийной остановки?
26 – нет
27 – нет, поскольку мотоцикл с коляской им не оснащают
28 – да

Ответы на задачи «Экзамена на дому»:
3, 6, 8, 14, 15, 22, 25, 28

I. Запрет на движение задним ходом на пешеходном переходе (в данном случае его границы обозначены знаками 5.19.1 и 5.19.2) содержится в пункте 8.12 Правил, при том, что не входит в перечень пунктов, от которых может отступать водитель транспортного средства с включенным проблесковым маячком желтого или оранжевого цвета, выполняющего погрузку неисправного автомобиля (пункт 3.5).

II. Поскольку грузовой и легковой автомобили на главной дороге, их приоритет перед другими транспортными средствами однозначен (пункт 13.9 Правил дорожного движения Российской Федерации). Грузовик пользуется преимуществом по отношению к легковому автомобилю, так как приближается к нему справа (пункты 13.20, 13. 11). Очередность проезда трамвая и мотоцикла также устанавливается пунктом 13.11 Правил: находясь на равнозначной дороге, трамвай имеет преимущество перед безрельсовыми транспортными средствами.

III. Знак 4.3 «Круговое движение» перед перекрестком разрешает движение только в указанном стрелками направлении (приложение 1 к Правилам). При этом в данном случае действует общее правило проезда перекрестков равнозначных дорог: уступить должен тот водитель, к которому транспортное средство приближается справа (пункт 13.11 Правил).

IV. Пункт 18.3 Правил обязывает водителей уступить дорогу автобусу, начинающему движение от обозначенного места остановки. Конкретное направление его



КОГДА ЖЕ ПОЛИС «ПОЗЕЛЕНЕЕТ»?

Игорь Моржаретто

Три года как мы живем с ОСАГО. Много это или мало? Для стран, где такая система работает уже полвека, – почти ничто, а для нас – очень даже много! За какие-то три года мы прошли путь от щенячьего восторга («наконец-то на наших дорогах отношения станут цивилизованными!») через полное ее отрицание и призывы отменить «грабительскую автогражданку» до принятия системы как рабочего инструмента. Который, естественно, требует доработки. Это сегодня, кажется, понимают все – от рядовых автолюбителей до депутатов. Озабочены улучшением имиджа российского страхового рынка и сами страховщики. Вслед за предложением внедрить прямое взаимное урегулирование убытков между страховыми компаниями (ЗР, 2006, № 2) они подняли вопрос о вхождении в международную систему «Зеленая карта» (Green Card). Кстати, этот страховой полис действительно традиционно печатается на бланке зеленого цвета.

Почему возникла проблема – понятно: россияне все чаще выезжают на своих автомобилях за пределы родины, но пересечь границу без этого документа невозможно. «Зеленая карта» – это полис обязательного страхования автогражданской ответственности на территории 44 стран, куда входят практически все государства Европы, а также Турция, Тунис, Израиль, Иран, Ирак, Кипр, Марокко, Мальта. Увы, Россия пока что не член этой международной системы – полисы ОСАГО российских страховых компаний не защитят нас, если ДТП произошло за границей по нашей вине. Да и вообще жителя РФ на своем автомобиле без такой зеленой бумажки не пустят в Европу! Приходится покупать документ у болгарских, польских, немецких, финских и прочих зарубежных компаний через офисы российских страховых фирм, в этом случае выступающих в качестве посредников. Владелец автомобиля за такую «услугу» доплачивает комиссию. В результате дорого (от 20 евро за 2 недели) и неудобно.

О вступлении России в международную систему впервые заговорили три года назад, когда только вводили ОСАГО. На деле все оказалось не так просто. Самое главное – страховые лимиты ответственности. Размер выплаты здесь определяется в соответствии с законодательством конкретной европейской страны, так что начисленные суммы могут оказаться неподъемными для многих наших страховщиков. Например, в Германии лимит по нанесению ущерба имуществу достигает 15 млн. евро, а жизни и здоровья – вообще неограничен. Потянет ли такие расходы небольшая российская компания (таких среди полутора сотен, работающих в системе ОСАГО, немало)?

С учетом этого во всем мире действует так называемая система перестраховки под контролем национального бюро. Создано такое и у нас, но система еще не отлажена и сколько на это понадобится времени – неизвестно. Возможно, сроки, как всегда у нас, надолго затянутся. К примеру, год назад страховщики предложили ввести правило прямого взаимного урегулирования убытков («европейский протокол»), но действующее законодательство по-прежнему не позволяет это сделать в полном объеме. Нет и единой базы данных по страховым компаниям. Так что, как говорится, «работа над внедрением программы продолжается»...

Сами страховщики уверены: вступление России в международную систему «Зеленая карта» необходимо – мы, кажется, единственная страна в Европе, которая еще не вошла в этот договор. По планам это должно произойти к началу 2008 года.

Пока этого не случилось, российские полисы ОСАГО разрешили продавать на украинской территории (наш сосед уже год член международной системы автострахования «Зеленая карта»). В свою очередь, с прошлого года российская Федеральная служба страхового надзора разрешила продажу «зеленых карт» украинской «автогражданки» на своей территории через компании, работающие по агентским соглашениям. В общем, это удобно автомобилистам: полис можно купить не только на границе, а практически в любом российском или украинском городе. Да и очереди на пунктах перехода станут, наверное, поменьше. □

Поправка

В статье «Посягают на «грабительский»...» (ЗР, 2006, № 4) страховая компания МРСС ошибочно причислена к разорившимся. В действительности речь шла о том, что одна из разорившихся брокерских страховых компаний незаконно торговала ее полисами ОСАГО. Сама же МРСС имеет действующую лицензию и осуществляет свои обязательства в полном объеме. Приносим свои извинения.

ДЕЛО О БЕСПРЕДЕЛЕ: ЧАСТЬ 3, НЕ ПОСЛЕДНЯЯ...

Сергей Волгин. Рисунок Сергея Савилова

Напомним: речь идет о деле, которое мы ведем в Смоленской области. Началось все с ДТП, в которое попал молодой доктор Олег Д.; виновником явно был водитель автомобиля ГИБДД, но во всем обвинили врача. Дело тянется несколько лет и ему были посвящены материалы в ЗР № 8–9 за прошлый год и № 6 за нынешний. После последней публикации ситуация резко изменилась....

«ДЕТСКАЯ ШУТКА»

Как мы уже сообщали, когда предыдущий материал был уже подготовлен к печати, нам позвонил Д. и рассказал, что в своем почтовом ящике нашел анонимку с безобразным нецензурным текстом, выполненным буквами, вырезанными из газеты. Ему в ультимативной форме предлагали... заплатить деньги. Представив в журнале фото этого «послания», мы надеялись, что на этом все кончится, но, как выяснилось, ошиблись. Спустя несколько дней в ящике появилось второе письмо. Требования вымогателей были конкретизированы: 4000 евро и отказ от дальнейшей борьбы за свои права – тогда оставят в покое. Вслед за письмом последовал звонок. Мужской голос справлялся, получено ли письмо, и давал объяснение: 4000 евро – это возмещение «за наезд на экспертов». Если в ближайшее время он деньги не отдаст, придется «вспомнить 2003 год».

Читатели, возможно, помнят, что в том году, когда история только начиналась и Олег защищался в судах самостоятельно, ему уже поступали угрозы. Вымогатели не отличались оригинальностью. Схема «наезда» полностью повторяла прошлую, трехлетней давности: пара «газетных» писем, затем звонки по телефону. Один с матерными угрозами, второй с предложением встретиться и «все решить». Тогда Олег отказался, после чего подвергся нападениям неизвестных. Хорошо, что он довольно крепкий мужчина, бывший десантник-афганец, и удавалось отбиться. В другой раз, вечером его в арке возле дома встретил человек с пистолетом; Д. успел заметить, что это был ПМ – табельное милицейское оружие. К счастью, в арку тогда вошел сосед со своей крупной овчаркой. Та тут же вцепилась в руку, державшую ПМ (видимо, прошла тренировку), и неудавшийся киллер, оставив в зубах собаки рукав, сбежал.... Казалось, это была последняя попытка объяснить непонятливому доктору, на чьей стороне в Смоленске сила. Правда, Олег еще около месяца опасался жить дома, не подходил к телефону. Для его работы (частная медицинская практика) это было «очень кстати». Но жизнь дороже, кому этого не знать, как не медику...

Должен сказать, две наши первые публикации по этому делу не прошли бесследно. Уволили милиционера Волкова – водителя той самой гаишной «шестерки», что «въехала» в машину Д. Прокуратура провела допросы по поводу подделки сотрудниками милиции и экспертами документов и еще пару формальных мероприятий. Ксерокопии страниц журнала с нашими статьями были приобщены к материалам дела по искам Д. Но, видимо, из-за большого перерыва в публикациях вымогатели решили, что все успокоилось, про дело забыли, и снова взялись за старое.



...В тот же вечер, когда у Олега снова начали требовать деньги, он позвонил мне и спросил совета. Естественно, единственное, что можно сделать в такой ситуации – обратиться в милицию. Д. дозвонился до дежурного РОВД и в ответ услышал: это наверняка детская шутка – не стоит беспоко-

иться! Ситуация напомнила финал старого анекдота: «вот убьют, тогда приходите». Я предложил Олегу назначить встречу и письменно обратиться в милицию, указав, где и когда она должна состояться. Но Д. решил пойти на встречу один.

ДВА ШАГА ВПЕРЕД, ОДИН НАЗАД

Вымогатели звонили из телефонной будки и «пробить» звонки не удалось. Первый содержал угрозы без каких-либо сформулированных требований. Во второй раз тот же человек назвал конкретную сумму 4000 евро. Если их не будет – «мало не покажется». Олег предложил 2000 долларов – все накопления, что были у него. Как потом объяснил Д., он страшно нервничал и, чтобы выиграть время и получить хоть небольшую передышку, решил… отдать часть денег. Кстати, при общении с вымогателями он отметил, что они весьма подробно осведомлены о его судебных делах. Все заседания формально были открытыми, но присутствовал на них очень ограниченный круг людей (судья, представители УВД, департамента финансов, бюджета и госзаказа администрации Смоленской области, эксперты, к которым предъявлялся иск, их адвокат, Д., его адвокат и я). Посторонних в зале заседаний ни разу не было.

Через некоторое время телефон зазвонил снова. Встреча была назначена на следующий день и проходила по всем законам детективного жанра. С утра Д. позвонили и сказали: «К тебе подойдут». Целый день он ждал «гостей», но до десяти вечера никто не объявился. Около одиннадцати Олег возвращался домой от пациента. На тихой, безлюдной улице рядом с ним остановилась темная «шестерка» без номеров. В салоне – несколько человек. Хлопнула дверь, и оттуда выскочил один в темной куртке, камуфлированных штанах, армейских ботинках и темной маске (в таких на ТВ обычно показывают омоновцев). В руках его была обычная милицейская дубинка. «Деньги с собой?» - спросил он. «Да, – ответил Олег, – две тысячи». «Этого мало!» «Больше нет», – развел руками доктор. Камуфлированный мужчина вырвал у Д. сумку, сильно ударил его дубинкой и со словами: «Мы к этому еще вернемся!» – вскочил на переднее пассажирское сиденье. Машина рванула по темной улице.

Словом, роль сыщика-любителя Д. не очень удалась.

ДЕЛА СУДЕБНЫЕ

Напомню: наш иск к экспертам, по заключению которых Олега изначально обвинили в аварии, остался без удовлетворения. Правда, в окончательной форме решение суда было готово не сразу; судья обещала его подготовить через пять дней. Не дождавшись, Д. сам позвонил в канцелярию, где ему объяснили, что документ пришлют по почте. И – тишина. Направили так называемую краткую кассационную жалобу. И снова никакой реакции! Но, видимо, Д. все-таки «дожал» местный суд своими звонками: в конце концов рассмотрение кассационной жалобы было назначено на 16 мая.

Представитель УВД, знакомый с решением суда, естественно, возражал против удовлетворения жалобы. Еще бы – не мог же он заявить в суде, что сотрудники его ведомства фабриковали фальшивые документы! Тогда Олег продемонстрировал найденные в почтовом ящике анонимки. Реакция и суда, и представителя УВД была неожиданной. Сказать, что судьи удивились, значит, не сказать ничего. Но больше всех «напрягся» представитель УВД. В конечном итоге, письма приобщили к материалам дела.

Судьи совещались около часа, в результате на свет появилось довольно любопытное определение. В жалобе Олегу было отказано (мы не особо удивились), но сделано это на формальном основании – дескать, все требования Д. к экспертам относятся к судебным расходам. А для их возмещения он может обратиться в тот суд, в процессе которого эти расходы возникли, проще говоря, в суд, признавший виновным в ДТП водителя Смоленской ГАИ. Сейчас исковое заявление готово и направлено туда. Общая сумма требований Олега (установленная кассационным судом – **С.В.**) – около 90 000 рублей.

Теперь появилась надежда, что потеря 2000 долларов оказалась не напрасной жертвой. Тем более что по этому факту Д. уже написал заявление в прокуратуру области. По его мнению, манера поведения вымогателей сильно смахивала на общения милиционеров со своим «контингентом». Это только предположение и никто, кроме прокуратуры, расследовать это дело не вправе. Так по закону. По этому поводу Олега, однако, уже приглашали в местное РОВД (!). Мол, местный прокурор им тоже дал команду «разобраться»… Словом, борьба продолжается. □

ЖИВОПИСЦЫ, ОПУСТИТЕ ВАШИ КИСТИ...

Виктор Дмитриев. Фото: А. Столяров, В. Егоров, С. Рудницкий, Р. Касьяненко

Казалось бы, есть ситуации, где нет места лирике – бал должны править лишь законы и стандарты. Но мы, россияне, все равно найдем возможность проявить нестандартность мышления. Что ни говори, а творческое начало никак не выбить из нашей души ни при каких обстоятельствах.



Тема ремонтных работ уже давно набила оскомину, но нельзя удержаться, чтобы не продемонстрировать неформальный подход к делу одной из коммунальных организаций Йошкар-Олы. Как говорится, слепили из того, что было…



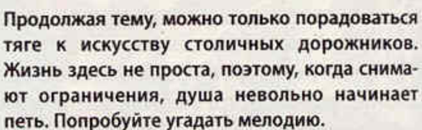
Пешеходные переходы уверенно держат второе место по возможностям для самовыражения дорожников. Невольно проникаешься уважением к целеустремленности мужчины в шляпе, шагающего семимильными шагами то ли по «зебре», то ли по шпалам (фото вверху). Какова энергетика! Ну а в подмосковном Жуковском хорошо известному знаку придали даже несколько эротический оттенок.





С некоторых пор башкирский горнолыжный курорт Абзаково популярен даже за пределами республики. Не в последнюю очередь из-за того, что там любит скрасить недолгие часы досуга российский президент. Тут уж не расслабишься. Зато, выехав за пределы курорта, можно вдохнуть воздух полной грудью. Благо все ограничения сняты, хоть и таким странным образом.

Ну а закончить, вопреки традициям «Стопляпа», придется на минорной ноте. Суровые сибирские условия заставляют задуматься о смысле бытия и неизбежности конца всего сущего. Кто еще не знает, на фото – новый предупреждающий знак «Кладбище», установленный на границе Тюменской и Омской областей. Дорожники предлагают не торопиться: дескать, все там будем. Остается лишь озвучить комбинацию знакомыми нам всем словами: «Чуть помедленнее, кони, чуть помедленнее…».



Продолжая тему, можно только порадоваться тяге к искусству столичных дорожников. Жизнь здесь не проста, поэтому, когда снимают ограничения, душа невольно начинает петь. Попробуйте угадать мелодию.





ИГРАЙТЕ... ЗА РУЛЕМ!

Сергей Волгин. Фото: Александр Кульнев

Говорят, что взрослый мир дети познают через игру. Думаю, это относится и ко взрослым – недаром сам люблю играть до сих пор. Поэтому покупать своим тройняшкам новые игрушки отправился с особым удовольствием. Стоит ли объяснять, что безразлично взирая на компьютеры и уж тем более на всякие там пистолетики и автоматики, я невольно искал именно автомобиль... И нашел!




688

МУКИ ВЫБОРА МНОГОДЕТНОГО ПАПАШИ

Жена уже сделала подарок мне и президенту: наша тройка пацанят разом перевыполнила демографическую задачу. Сейчас им почти три года – ребята серьезные. Про себя я уже решил: пора за руль. Но вот что купить: три одинаковые машинки или три разные? Более того: окупится ли вообще моя затея или нет? Затраты немалые.

Умные психологи говорят, что с близнецами надо обращаться по-разному: и одевать каждого по-своему, и игрушки дарить разные. Что ж, это даже хорошо – не нужно думать, что выбрать: карт, квадроцикл или джип с милицейской мигалкой. Раньше были игры в казаки-разбойники, у моих будут «водители-гаишники». Но играть на деньги запрещу сразу – пусть осваивают грамоту и оформляют протокол! Все-таки дети юриста. А поскольку юристу разбираться в тонкостях электротяги тяжеловато, беру с собой в магазин коллегу-технаря, радиофизика по образованию. Тот обрадовался: он тоже сторонник реального, а не виртуального руля.

Выбор огромный, хотя стран-поставщиков и немного. Детские электромобили представлены в основном испанской, итальянской и несколькими китайскими фирмами. Почем? Нет, на 20 тысяч рэ, да еще помноженное на три, я не готов, да и ни к чему это. Убежден: в игрушку надо играть, а не молиться на нее. Хорошо, что китайская экспансия помогает нам приобрести на ту же сумму аж четыре электромобильчика! А что это за коробочка? Радиоуправление для родителей? Очень хорошо, можно будет незаметно помогать «водителю». Жаль, конечно, что полный привод за такую сумму не купишь, только формулу 4x1. И аккумулятор шестивольтовый, с ним машинка быстрее 3,5 км/ч не поедет. Но это даже лучше – чтоб далеко не разъехались! Зато на чем китайцы не экономят, так это на световой и звуковой сигнализации! Ох, чувствую, весело нам будет в двухкомнатной квартире...

ВСЕ ПРАВИЛЬНО СДЕЛАЛ?

Деньги потрачены, машинки куплены. Теперь меня все жалеют – коллеги, соседи и даже начальники. Ехидно спрашивают, удается ли спастись на диване во время заезда по маршруту «кухня – коридор –



«Го-карт» мне понравился сразу, хотя устроен – проще не бывает: кроме кнопки-педали и электропривода, нет ни фар, ни гудка... Дороговато, правда, аж 5200 рэ! Но я согласен с продавцом, заявившим, что это, мол, плата за спортивный имидж. Из недостатков уверенно назову довольно скользкое приводное колесо: на гладком полу оно частенько «халтурит»... Инструкция на английском, разобрался без проблем. Хотя во мне вновь просыпается юрист – должно быть по-русски! Стоп, а куда «лить бензин»? Оказалось, зарядное гнездо на дне.



Ремень безопасности с детства приучит пристегиваться! Регулировка сиденья тоже не лишняя опция.



Квадроцикл, на мой взгляд, самый красивый в нашем «автопарке». Сияет фара, работают поворотники, продублированные какими-то выкриками на китайском. А еще сзади съемный багажник, который можно использовать как сумочку! И потом, эта машина «на вырост»: открытый кузов и посадка почти не лимитируют рост. Во всяком случае, в подробной инструкции на русском указано: возраст водителей от 3 до 6 лет. Что ж, все честно, да и недорого: яркое электрочудо на колесах стоит около 3800 рублей. Заверните!



Мои пацаны оценили крутой полицейский джип сразу. А заснувший, было, юрист вновь просыпается: все предупреждающие наклейки на китайском! Задних фонарей, упомянутых в листовке-«ПТС», в реальности нет. Зато коллега «просек», что ведущее колесо обрезинено – не будет скользить. Кроме того, джип рамный, собран на стальном уголке, издает массу звуков, работают поворотники. Только сначала продавец засовывает в руль и мигалку отдельные батарейки. Наверное, сэкономили на медных проводах, даром что цена 5200 рублей.



Для своего внука коллега присмотрел желтенький Bugati (именно так, с одним «t», марка-то защищена!). В профиль это, скорее, «Нью Битл», но ему виднее. У машинки есть фары спереди и фонари сзади, которые функционируют как настоящие. Звуков она издает немного, может, оно и к лучшему. Сиденье регулируется, колеса тоже обрезинены. Говорит, у «Бугати» есть даже… «сервисная книжка», куда ребенок сможет записывать проведенные им ТО. В три-то года? Ну-ну… Достался ему этот «жучок» за 4000 рублей – вполне по деньгам.



Валентин, Ярослав, Игорь и Сергей разделяют мою точку зрения. Игрушка должна быть интересной и полезной!

спальня». И как моя жена умудряется спускать весь этот автопарк во двор, если в лифте больше одной штуки не помещается?

Отвечаю всем сразу: да, тяжело. И тесно. Честно говоря, порой хочется сломать все эти мигалки и «крякалки». И все-таки моя точка зрения на правильные и неправильные игрушки не изменилась. Пацаны довольны, жена у меня – понятливая, а все остальное – ерунда. Кстати, напрасно я опасался слез и обид по поводу того, чья машинка лучше: похоже, что психологи правы. Ребята просто попробовали все по очереди, ни один не забраковали. Спорят только, кому взять полосатую палочку – она у нас одна на всех.

А один продвинутый коллега глубокомысленно изрек, что, мол, игрушки придуманы взрослыми для того, чтобы дети не мешали им играть в собственные игры. Наверное, он прав, спорить не хочу. Только про себя пробормочу, что человек – это игрушка Бога. И поэтому надо жить, играя. Хотя стоимость игрушек для мужчины и мальчика всегда будет разной…

Время летит быстро. Пройдут еще года три, и автопарк придется менять. Интересно, какая у него будет остаточная стоимость и будет ли вообще? Пожалуй, следующий приобрету «из Европы». А дальше… Дальше пусть уже они подарят что-нибудь папе. Кто знает, может быть, это тоже будет электромобиль! □



Думаете, это переключатель «вперед-назад»? Как бы не так, плохо у вас с китайским. Так переключают автономный режим на радиоуправление…



Удивительно, но такие крохотные моторчики везут седока весом до 40 кг! (Если верить «ПТС».)

ЛУЧШЕ РАЗ УВИДЕТЬ!

Игорь Моржаретто. Фото: Александр Батыру

Не так давно в разгар обострений межгосударственных отношений России и Польши мы решились почти на подвиг – отправились в путешествие к соседям на автомобиле!

– Вы уж там будьте осторожны! – предупреждали коллеги и родные, провожая нас в путь. – Без нужды в людных местах по-русски не говорите!

Польша территориально – одна из самых близких к нам европейских стран. С 2004 года – член ЕС. По трассе М1 от границы РФ до границы РП – всего около 500 км отличной дороги через союзную Белоруссию. Это избавляет от необходимости получать транзитную визу, но все дорожные сборы с «союзников» братья-белорусы берут исправно. В польском посольстве в Москве (ул. Климашкина, 4) по телефону (495) 231-15-51 и 231-16-00 круглосуточно предоставляют информацию о визах. Одноразовая стоит 14 долл. Гражданам РФ для проезда через Польшу в страны Шенгенского договора, Чехию и Словакию (при наличии визы этих стран, разрешения на временное проживание или вида на жительство) виза не нужна.

За семь дней путешествия мы проехали на редакционном «Рено-Символ» по дорогам трех стран около 3000 км, на что затратили 410 литров бензина. В то время средняя цена 92-го в России составляла 17 рублей, в Белоруссии – 22 (там на крупных АЗС можно расплачиваться любой валютой). В Польше бензин марки «супер» стоил 5,2 злотых (1 доллар равен 4,1 зл.).

Для въезда в Белоруссию ни виз, ни других документов, кроме обычных, не требуется. С 1 ноября по 31 марта на всех транспортных средствах и в светлое время должен быть включен ближний свет. За нарушение – штраф. Плата за транзит по республике – 20 долл. Естественно, для поездки в обе страны нужна страховка на автомобиль – европейская «зеленая карта» (примерно 20 долл.). Если ее нет, в Белоруссии штраф 200 долл., а в Польшу и вовсе не пустят.

По нашим меркам, в Белоруссии отличные дороги, особенно от российской границы до Бреста. Эта магистраль платная, но стоит удовольствие всего 30 российских рублей. Разрешенная скорость – 130 км/ч. К сожалению, заправок мало. Бензин по сравнению с российским недешев (в пересчете на наши деньги 22–24 руб. за литр АИ-92). На основных трассах берут любую валюту – российскую, белорусскую, доллары, евро (вывешены ценники), а чуть в сторону – только национальную. Какую-то сумму лучше поменять прямо на гра-



Брестская крепость была построена в начале XIX века как форпост России в Европе, но громко вошла в историю куда позднее – в начале Великой Отечественной. Мемориальный комплекс в честь тех, кто героически оборонял крепость летом сорок первого, всегда открыт. Правда, уже нет экскурсий со всех концов Союза, но посетителей предостаточно, особенно в дни памятных годовщин. Их отмечают и в недавно восстановленной бывшей крепостной церкви – самой большой в округе.

О курортном городке Сопот у нас в основном знают как о месте, где проходит международный фестиваль эстрадной песни. Раньше его посещали и советские «звезды». Между тем это знаменитый курорт на Балтике, и не только польский, а и стран Северной Европы. Тут в любое время года полно гостей…



нице. Указатели на белорусском языке могут удивить не только гостей, но и местных жителей. Что, например, стоит за названием населенного пункта ІЎЕ? Оказывается, это бывший райцентр Ивье…

Совсем не порадовала белорусско-польская граница. Очередь машин в Бресте показалась не слишком большой; правда, стояли они в шесть рядов. Но это был лишь первый этап, так называемый «отстойник»; чтобы его преодолеть, по словам бывалых, требуется 10–12 часов. В лучшем случае… Впереди еще один «отстойник» и сам пограничный переход. В общем, говорят, потратить здесь сутки – обычное дело. А «виноваты» цены на бензин – в Белоруссии почти в 2 раза дешевле, чем в Польше. Самый распространенный бизнес у поляков и белорусов – залить полный бак в Бресте, чтобы тут же, в ближайшем польском населенном пункте слить бензин – и назад.

Перспектива простоять сутки в очереди местных «бизнесменов» нас не радовала. Мы решили выяснить, нельзя ли как-то побыстрее. Оказалось, очень даже можно. За 160 долл. местный житель по имени Валера охотно взялся помочь. На стареньком «Мерседесе» он сопроводил нас до соседнего небольшого погранперехода, объехал по узкой встречной полосе километровую очередь (и

Исторический центр Варшавы был почти полностью разрушен во время войны, но за последние десятилетия его любовно восстановили. Больше всего туристов на Рыночной площади и в многочисленных переулках вокруг. Обязательно надо посмотреть Королевский замок (занесен в список мирового наследия ЮНЕСКО), готический кафедральный собор св. Яна и храм св. Креста (здесь в главном нефе – урна с сердцем Шопена), а также летнюю резиденцию последнего польского короля «Королевские Лазенки». Поляки долго ругали Дворец культуры и науки – самое высокое здание в столице, построенное в стиле сталинских высоток, но не тронули его. Со смотровой площадки на 30-м этаже открывается широкая панорама города и окрестностей.

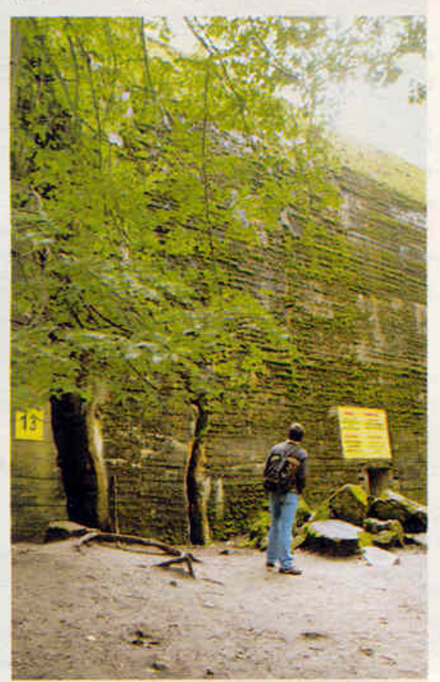




Совсем рядом Гданьск – город с тысячелетней историей, самый важный польский торговый порт на Балтике, когда-то входивший в состав Ганзы. Исторический центр «Главный город» – известный и чаще всего посещаемый туристами район. Его улицы застроены красивыми каменными домами, над которыми возвышается ратуша со смотровой башней. Любимое место для прогулок – старая набережная с бесчисленными ресторанами, кафе и сувенирными магазинами. А еще старинный Гданьск – родина движения «Солидарность», похоронившего социалистическую систему в Польше. Кстати, местный аэропорт носит имя самого известного из ныне живущих жителей города – Леха Валенсы.



Тем, кого интересует история и архитектура, стоит проехать 60 км на юго-восток от Гданьска – в город Мальборк, ныне незаметный райцентр, а некогда средневековая столица могущественного тевтонского ордена. Здесь прекрасно сохранился готический замковый комплекс, в те времена одно из самых мощных укреплений в Европе. Он в списке памятников международного значения ЮНЕСКО. В замке – интересный музей, а вокруг недорогие ресторанчики с видом на древность.



«Волчье логово». Осенью 1940 года в глухом лесном углу Мазурского края, в семи километрах от старинного городка Растенбург (ныне Кентшин), под завесой секретности развернулось ускоренное строительство главной военной ставки Гитлера – «Вольфшанце». За четыре года ни одна из военных разведок так и не смогла ее обнаружить. А это был целый город! Сейчас здесь музей.

мы за ним!), где перед самым терминалом нас уже ждал улыбающийся прапорщик. Бумажка в 20 долл. (из оговоренных 160) перекочевала к нему в карман, и перед нами гостеприимно поднялся шлагбаум…

Еще полчаса ушло на оформление документов и пересечение границы. Если белорусам машина с московскими номерами была явно безразлична, то польские таможенники и пограничники немного «порезвились». Видимо, помнили про «напряженные отношения». Потребовали показать, как работают у нас стоп-сигналы, дворники, есть ли аптечка и т.д. Потом офицер минут на двадцать исчез вместе с нашими документами и так же внезапно материализовался – вернул бумаги и пожелал счастливого пути. Впрочем, каждый «бензовоз» оформляли и проверяли куда дольше и дотошнее…

По сути, это был единственный неприятный момент за время путешествия. Дальше нас ждали хорошие польские дороги, приветливые местные жители, которых совершенно не раздражала русская речь (а многие даже пытались вспомнить что-то из школьного курса), замечательная кухня, симпатичные гостиницы и низкие цены. Разрешенная скорость движения по городу здесь 50 км/ч, за городом – 90, на магистралях – 110 или 130 км/ч. Штрафы немаленькие: езда без ремней безопасности – 70 злотых, разговор по телефону во время езды – 100, превышение допустимой скорости – 50–500 злотых, проезд на красный свет – 500.

Наш маршрут пролегал по центральной, северной и восточной частям страны, где сосредоточены известные памятники истории и культуры, которые мы хотели посмотреть, а в иных даже удалось и пожить. Скажем, в замке XIV века городка Решель, где ныне недорогая гостиница. Можно снять номер «люкс», который занимает все три этажа сторожевой башни, и почувствовать себя странствующим рыцарем.

О том, что нам удалось посетить и увидеть, рассказывают фотографии. □

Где живет «Эпитакса»? Где гарантия на «гарантию»? Нужна ли резьба на штуцере тормозного шланга? Заходите в «зарулевский» почтамт – узнаете!

Где живет Эпитакса?

С большим вниманием мы отнеслись к начатому вашим журналом наступлению на недобросовестную рекламу автохимии. Мы с интересом ознакомились со статьей «Присадки. Картина маслом» (ЗР, 2006, № 3) и в основном согласны с ее выводами. Со своей стороны хотели бы поддержать это полезное начинание, для чего просим опубликовать наше открытое письмо ко всем производителям автохимии.

С уважением, генеральный директор ООО «Энергия-3000» В.Ф. Павловский.

Открытое письмо к производителям и потребителям автохимии

Автохимия – достаточно новое направление прикладной науки: именно поэтому в ней еще не сформировалась общепринятая терминология. К сожалению, некоторые производители используют эту ситуацию, запутывая потребителя изобретенными ими псевдонаучными терминами. Взяться за перо нас заставил следующий «шедевр» одной из компаний:

«Специалисты, ученые компании (имярек) особое внимание также уделяют информационному переносу природной составляющей минералов, находящихся в композиции. Таким образом, формирование нового, геомодифицированного слоя происходит за счет молекулярно-кластерной палеоэпитаксии, где сращивание двух и более веществ различного состава закономерно обусловлено самим строением кристаллической решетки в зонах контакта пар трения «металл-металл».

Мы не убрали и не добавили ни единого слова, чтобы не быть обвиненными в нарушении контекста. Здесь много красивых и непонятных слов, часть из них нам удалось перевести. Например, «палео» – приставка, обозначающая «древний», а «эпитаксия» – процесс выращивания одного кристалла на поверхности другого. Но как за счет доисторического роста кристаллов сегодня формируется новый слой и почему он – геомодифицированный (Гео – Земля)? Какие вещества срастаются в паре трения металл-металл? Как и куда ученые осуществляют «информационный перенос» и что это такое? Какая еще составляющая, кроме природной, есть в минералах? Что в данной фразе обозначает «молекулярно-кластерная»? И это только один абзац. Далее присутствовали «природные микропроцессоры», «наследственная (генетическая, что ли?) память металла» и т.д. Заметим, это – текст рекламной статьи, то есть предназначенный для автолюбителей, а не для специалистов.

Коллеги! Печатая подобные тексты, вы подрываете доверие автомобилистов ко всей автохимии. Во многом именно из-за таких статей нас считают шарлатанами. Не стоит считать наших потребителей невеждами, клюющими на «длинные мысли».

Автовладельцы! Не верьте, если вам говорят, что происходящие процессы не могут быть описаны доступным языком. Сложность фраз часто маскирует отсутствие смысла.

Обращаем внимание всех читателей на то, что мы не ведем речь о работоспособности подобных препаратов. Наша критика относится только к рекламе, публикуемой некоторыми компаниями.

Зажигательная экономия

■ Ради интереса походили по магазинам и посмотрели прибамбасы, которые экономят бензин и добавляют мощь... Потом сложили эффекты (как при использовании всего вместе) – и что получилось? Мотороллер – мощнее болида F1, а бензином можно заправить всех соседей по подъезду!!! **Dimik**

■ Интересно, куда наша доблестная милиция смотрит? Налицо «развод» и мошенничество! И адреса есть, и «обещания» на бумаге: бери и сажай. «Зарулевцы», киньте идею милиционерам, а то они «не догоняют»... **Руст**

■ Вы опять на два стула уселись? И разоблачения устраиваете, и рекламку тут же печатаете? То АСК какие-то, то снадобья от Дуремара против всех болезней... Жадность обуяла? А это – смертный грех! **Александр Благословенный**

■ Пока мы терпим и покупаем все это, они будут цвести и пахнуть! И за дураков нас держать. А ЗР частенько этой публике помогает. **Костян**

■ Шарлатаны! Вспомним старую пословицу: «Вода дырочку найдет!». Так и здесь: искра пойдет по минимальному пути! Зачем сверлить дырку и увеличивать этот путь? Еще можно сделать приписку – мол, возрастает максималка за счет уменьшения массы авто! **xDriver**

■ Лохотрон! А ведь есть еще и АСК, и «шаровая молния», и еще черт в ступе. **К.**

■ Чтобы понять, что все это ерунда, достаточно сопоставить обещанные результаты со стоимостью этих чудо-безделушек... Да будь все это так просто и дешево – ведущие автопроизводители давно бы с руками поотрывали. **949**



Кто вернет время и деньги?

В постсоветские годы мое отношение к автосервису менялось к лучшему. Появилась возможность ездить на иномарках и пользоваться фирменным обслуживанием совсем другого уровня! И когда я решил купить «Хёндай-Туссан», то радовался тому, что буду обслуживаться в «Рольфе». Но вот что случилось потом.

Автомобиль я купил в августе прошлого года, а сервисную книжку получил только через три месяца – она обещала 5-летнюю гарантию. Однако при ближайшем рассмотрении выяснилось, к примеру, что на сцепление гарантии нет вообще. По закону подлости через 11 тыс. км пробега именно оно и отказало. Вызываю со станции эвакуатор, мой «Туссан» увозят и… требуют расплатиться! Правда, обещают вернуть деньги при возврате машины (?).

На приемке сразу определили – виноват владелец. Выход из строя сцепления требует замены маховика, его надо ждать три недели. По условиям работы мне без машины – никуда, а что делать? Но в обещанный срок деталь не пришла и на следующий день – тоже. Звоню в «Корнет» (генеральный дистрибьютор «Хёндай» в России) г-же Ереминой, отвечающей за работу с клиентами, – она заверяет, что сцепление придет через 10 дней. Ничего подобного не происходит, и снова меня – клиента! – не сочли нужным даже предупредить. Теперь уже обещают через пять дней. Результат тот же. Поднимаю шум, обращаюсь «наверх» и получаю подменную машину. Через три дня, наконец, мне возвращают исправный автомобиль, но деньги за эвакуатор отдавать не хотят – мол, нужен товарный чек. Нахожу чек – деньги все равно не отдают. Чтобы решить вопрос, пришлось обратиться аж к руководителю «Рольф-Востока» г-же Виноградовой.

Подведем итоги. Месяц – на замену сцепления за мой счет, не считая других расходов. Автомобиль брал в кредит по 820 долларов в месяц – значит, целый месяц выбросил коту под хвост. Добавьте такси и попутный транспорт.

А ответ на все один: виновата фирма-производитель! Но при чем тут клиент? Если ты, руководитель, знаешь слабые места модели, так обеспечь должный запас запчастей и не заставляй клиентов испытывать неудобства. Или хотя бы извещай о задержках. Но где там.

Проблемы, на мой взгляд, в среднем звене. Механики и ремонтники – все нормально, вверху тоже хотят помочь. А вот посередке только и делают, что ищут отговорки – решить же не могут ничего!

И последнее. «Хёндай-Туссан» – машина хорошая, другой не хочу!

К. ЗВЕРЕВ,
кандидат медицинских наук

КУРЬЕЗЫ – НА ДОРОГАХ И НА ПРИЛАВКАХ



■ Решил после покупки бэушного авто в первую очередь заменить тормозные шланги. Купил… Заводская упаковка, голограмма, адреса – все, как надо. Стал менять – шланг с левой стороны поставил без проблем, а с правой-то – никак. Резьбы нет! Когда же закончится эта халтурщина?!

АЛЕКСАНДР





■ Как вам такие грузовики? Три раза проезжал мимо – на четвертый решил заснять. Такое не каждый день увидишь. С уважением,

КОНСТАНТИН АНОЙКИН,
КРАСНОЯРСКИЙ КРАЙ

■ Хочу поделиться двумя забавными фото, которые удалось запечатлеть в дороге. Про обгон – это по дороге Вытегра–Пудож: расстояние между знаками прикиньте сами… А «Эх, прокачу» – у нас в Мурманске.

АРТЕМ, МУРМАНСК



Традиционные ответы главного редактора в прямом эфире на ежемесячные вопросы читателей в «зарулевском» почтамте.

Имеется информация о планах покупки АВТОВАЗом «ИжАвто». На мой взгляд, к этой ситуации на «ИжАвто» привела недальновидная политика руководства этого предприятия: во-первых, снятие с производства собственной модели автомобиля, во-вторых, ставка на чужие модели (ВАЗ и КИА). В результате этого «ИжАвто» стал зависим от внешних составляющих своего бизнеса (кузова ВАЗов и КИА хоть и сваривают в Ижевске, но кузовные детали и прочее поставляют из Тольятти и Кореи). Любые перебои с поставками ставят «ИжАвто» в зависимое положение. Постановка на производство устаревших чужих моделей в настоящее время бесперспективна: примеры – «Шевроле-Вива». На мой взгляд, иностранные производители ДОЛЖНЫ предлагать для производства в России свои последние разработки, мы все-таки не страна третьего мира. Хотя, может быть, я и ошибаюсь.

ДМИТРИЙ ТЕЛЬМИНОВ, ЗЛАТОУСТ

Трудно комментировать события, которые не случились и, возможно, не случатся. Пока что «Спектра» успешно продается, на очереди – «Рио». Другое дело, что производство «Вивы» – мизерное, да и весь проект выглядит странно. Думаю, спрос находили бы и самые современные модели, и машины не самых последних поколений. Вопрос – в цене и маркетинговой политике.

Прочитал в июньском номере статью, как ваш сотрудник не мог перейти дорогу с коляской. Так вот, хочу вам сказать, что многие даже не читали ПДД, что же говорить об их выполнении. Сам лично участвовал в одной истории: женщина с ребенком переходила по переходу, я остановился ее пропустить, за мной остановился следующий водитель, а ему в заднюю часть авто влетел таксист! Так этот таксист еще нас и обвинил. Вот теперь торможу и смотрю назад, чтобы какой-нибудь «знаток ПДД» не ударил меня в зад.

ДМИТРИЙ, КЛИМОВСК

Насчет вежливости вы правы – выполнять Правила у нас приходится с оглядкой. Тем не менее, если таких, как вы, будет больше, постепенно мы станем похожи на цивилизованных водителей. Давайте вместе попытаемся что-то изменить к лучшему! Весь мир меняется – и только мы в России живем по каким-то доисторическим правилам…

В «Диалоге…» из последнего номера ЗР вы озвучили мысль о российском «Фольксвагене». Но мне кажется, что цена в 200 тысяч рублей для такого авто, о котором вы говорите, нереальна для ведущих западных производителей. Ведь вам известно, что Луи Швейцер зачинал «Рено-Логан» как проект на 5000 у.е. – а из этого вышло 9000 у.е. (я не беру в расчет румынский рынок с его стартовыми 7500 у.е.).Так что же, народный автомобиль за 200 тысяч – это ваши фантазии? Или вы серьезно надеетесь, что VW придет к нам с такой моделью? И второй вопрос. Недавно премьер Фрадков похвалил министра Христенко за то, что тот привлек в экономику 1,8 млрд. долларов в автопром: имелись в виду сборочные проекты. И пожурил другого министра. Но если министр страны с самым быстрорастущим рынком новых автомобилей смог привлечь в страну такую же сумму иностранных инвестиций, как и маленькая 5-миллионная Словакия (там инвестиции в два завода «Пежо» и КИА составляют именно такую сумму), то не кажется ли вам, что это свидетельствует об обратном – о том, что министры просто плохо работают, в том числе и над привлечением в страну прямых инвестиций?

analitik

В своей статье я назвал 200 000 рублей доступной ценой для народного автомобиля. А приход «Фольксвагена» – важный этап НА ПУТИ к такому авто. Но нигде не сказано, что именно его модель будет столько стоить. Теперь о цене «Логана». В Румынии она – 6230 евро (7500 – это в долларах!), а проект задумывался как 5000 евро! Так что разница не столь огромна. Цена на разных рынках учитывает местные реалии, прежде всего спрос и таможенное законодательство. Она, конечно, не может быть ниже себестоимости, но выше – сколько угодно!

«Фольксваген» собирается предложить нам седан на базе «Поло» – не самый дешевый вариант, но тут многое будет зависеть от комплектации, уровня отделки и т.п. Однако почему мы зациклились на VW? Ходят слухи, что и «Пежо» с «Ситроеном» собрались у нас строить. В сумме через пару-тройку лет выпуск «наших иномарок» превысит 800 тысяч в год, тогда и посмотрим на цены. Кстати, к этому времени и уровень жизни россиян, надеюсь, станет повыше, так что планку доступности тоже можно будет пересмотреть.

Что же до министра… Не берусь оценивать его работу, как раз сейчас это делает президент. А приход инвестиций, поверьте, зависит далеко не только от работы того или иного министра, но и от уровня финансовых рисков для компаний.

Добрый день, Петр Степанович! Если не секрет, какое у вас хобби (кроме автомобилей)? Как предпочитаете проводить свободное от работы время?

Спасибо. АНДРЕЙ

Добрый день, Андрей! Мое хобби – конечно, после автомобилей – экстремальный спорт. В любом его обличье!!!

Нет ли возможности печатать в журнале наиболее интересные материалы, опубликованные на вашем сайте и не вошедшие в предыдущие номера журнала? По крайней мере, те, что вызвали наиболее живой отклик. Вы же понимаете, что интернет доступен далеко не каждому, а темы поднимаются острые и важные. Это касается и «Планеты обезьян», и статей про бейсбольные биты, экологию.

СЕРГЕЙ, С.-ПЕТЕРБУРГ

Сайт все-таки самостоятельное СМИ, и простое дублирование материалов вряд ли будет интересно читателям, которые, надеюсь, читают и журнал «За рулем», и материалы на нашем сайте. В любом случае – спасибо за проявленный интерес!

Слышал, что в связи с введением норм Евро II со старых авто с карбюраторными двигателями будут взимать большие налоги (до 4 тысяч в год).

АНДРЕЙ, ИВАНОВО

Пока это только слухи: по этому поводу никаких официальных проектов или документов в нашем распоряжении нет.

ПОЧТУ АВГУСТА ИЗУЧАЛ
МИХАИЛ КОЛОДОЧКИН

В июне 2006-го страницу «ЗА РУЛЕМ» в интернете посетили 528 704 человека. В первую среду каждого месяца вы можете обратиться в редакцию через интернет (http://www.zr.ru) или по телефону (495) 207-27-33 и в тот же день получить ответ.

***P.S.** «Зарулевцы»! Не забывайте указывать в своих посланиях контактные телефоны! Информацию для рубрики можно присылать по электронной почте: kolodochkin@zr.ru*



95 ИЛИ 92?

Михаил Колодочкин, Александр Шабанов

Плохой бензин, говорите? М-да, проблемы есть… Один знакомый «еле дополз до дома» – движок, мол, «гремит и греется». Хочет перейти на 95-й: ему сказали, что помогает… А другой возмущается – дескать, не вздумай: клапаны прогорят!

Поговорим о бензинах?

ХОРОШИЙ – ЭТО КАК?

Хороший бензин – это просто: с ним машина «едет», а «пальцы не стучат». Кроме того, морозным утром двигатель сравнительно легко пускается, после заправки не приходится менять свечи, лямбда-зонд, нейтрализатор, а также промывать топливную систему. От чего это зависит? Начнем с главного…

ОЧИ ЧЕРНЫЕ, ОЧМРАЧНЫЕ

Детонация – тема вечная: о ней в очередной раз напоминает «Наша справка». Так вот, чтобы бензин не боялся детонации, его молекулы должны быть, как говорят химики, стабильными. Степень стабильности как раз и определяется величиной октанового числа!

Согласно действующему ГОСТ Р 51105-97 все бензины по величине октанового числа подразделяются на четыре группы – «Нормаль-80», «Регуляр-91», «Премиум-95» и «Супер-98». Чем выше октановое число, тем выше стабильность бензинов, тем лучше они противостоят детонации. Эти 80, 91 и иже с ними – так называемые ОЧИ, то есть октановые числа, определяемые по исследовательскому методу. Есть еще и ОЧМ, которое определяют по моторному методу. В чем разница?

Вопреки известному заблуждению, личные ощущения исследователя или моториста здесь ни при чем. Как ОЧИ, так и ОЧМ определяют на специальной одноцилиндровой установке с переменной степенью сжатия – УИТ-65 или УИТ-85. У нее три простейших карбюратора, позволяющих в динамике менять состав смеси, а также три маленькие топливные емкости. В одну заливают испытуемый бензин, а в две другие – два эталонных: их октановые числа должны отличаться на две единицы. На блок цилиндра вешают пьезокварцевый датчик детонации, позволяющий оценить ее интенсивность как на эталонных бензинах, так и на испытуемом – оттуда и вычисляется требуемое ОЧ. Принцип определения как ОЧИ, так и ОЧМ – ОДИН И ТОТ ЖЕ, только используют разные режимы работы установки. Для ОЧИ двигатель раскручивают до 600 об/мин, а для ОЧМ – до 900 об/мин, да еще и смесь подогревается во впускном ресивере. Принято считать, что ОЧИ условно моделирует условия детонации в городском цикле, а ОЧМ – в шоссейном. Связаны они просто: для бензинов А-80 ОЧМ должно составлять 76; для 91 – 82,5; для 95 – 85; для 98 – 88. А маркировке бензина соответствует именно ОЧИ!

Так можно ли – и нужно ли – менять одно на другое? Сначала разберемся с технологиями…

КРЕКИНГ, РИФОРМИНГ И ПРИСАДКИ

Для получения высокооктанового бензина из нефти используют разные технологии, но только одна из них – каталитического риформинга – позволяет сразу получить нужные октановые числа – вплоть до 99. Но это – дорого: доля такого бензина в общем балансе высокооктановых топлив не достигает 50%. Остальные же вырабатывают по менее сложным технологиям типа каталитического крекинга или гидрокрекинга: для них окта-

НАША СПРАВКА

Детонация – процесс самопроизвольного воспламенения топлива от волны сжатия. В бензиновом двигателе топливо поджигает свеча в заданной точке и в заданный момент времени. Фронт пламени создает волну давления, которая, попадая в узкие щели камеры сгорания, многократно отражается и усиливается – навстречу фронту пламени устремляется волна детонации. Ее скорость доходит до 2500 м/с – возникающие звуки в народе называют «стуком пальцев». Последствия детонации для двигателя крайне негативны – перегрев, потеря мощности, рост токсичности. В итоге – прогоревшие клапаны, выломанные перемычки у поршней, проблемы у подшипников коленчатого вала, которым приходится воспринимать повышенные нагрузки.

Чем выше давление в цилиндре, тем интенсивнее волна, вызывающая детонацию. Этому способствуют ранние углы опережения зажигания, которые заставляют гореть топливо еще при сжатии. Провоцирует детонацию и увеличение степени сжатия в двигателе, причем порой непроизвольное: отложения и нагар мало-помалу сокращают реальный объем камеры сгорания. Детонацию провоцирует и неправильная установка фаз газораспределения. Увеличивают ее вероятность повышенные температуры деталей двигателя – лето, пробки и т.п. Но самая банальная причина – плохой бензин.

новые числа – 82–85. А самые простые и дешевые – прямогонные бензины, но их октановые числа редко превышают 50–60 единиц.

Вот тут-то и возникают различные октаноповышающие присадки и добавки. Их можно условно разделить на три группы. Первая базируется на применении металлсодержащих присадок – достопамятного тетраэтилсвинца, давшего миру этилированные бензины, ныне практически повсюду запрещенные. Присадка была крайне дешевой и жутко эффективной – в общем, мечта нефтяника. Правда, из выпускной трубы двигателя вылетали мерзкие канцерогены… Сейчас на замену ей пришел куда менее опасный ферроцен.

Основная проблема таких присадок – образование налетов и отложений в камере сгорания, на свечах, а также в катализаторах и на рабочих поверхностях датчиков системы управления двигателем. Предельный уровень ферроцена нормирован – 0,017%, но кто за этим следит? Есть присадки на базе никеля, марганца, но проблемы те же…

Другая группа высокооктановых добавок работает по принципу «смесевого» повышения октанового числа: базовый бензин смешивают с чем-то очень-очень стабильным. Чаще всего применяют монометиланилин (ММНА), чье октановое число аж 280. Эти бензины дороже ферроценовых, но главное препятствие к их распространению – нормы Евро III и Евро IV, ограничивающие уровень «ароматики».

Третья, самая продвинутая группа – эфиры и спирты. С экологией в этом случае все в порядке, но и проблемы есть. Во-первых, сравнительно невысокое октановое число – около 120, так что требуется их довольно много – иногда даже больше 10%. Поскольку у эфиров значительно более низкая теплотворная способность, чем у базового бензина, падает «калорийность» топлива. Во-вторых, эфиры агрессивны по отношению к резинам, краске, некоторым пластикам. Именно агрессивность эфиров потребовала нормативного ограничения их концентрации – 15%.

ТАК МОЖНО ИЛИ КАК?

Что же все-таки будет, если вместо бензина А-92 залить 95-й? Сгорят ли клапаны? Да ничего не будет… Старые заблуждения насчет такой жуткой опасности почерпнуты из опыта использования этилированных высокооктановых бензинов в моторах, настроенных на 76-й. Разница в октановом числе – 12 единиц, полученная тетраэтилсвинцом, существенно гасила скорость сгорания и увеличивала температуру отработавших газов и выпускных клапанов. Сегодня же речь только о стоимости бензина. Реальная разница октановых чисел составляет всего 2–3 единицы, а потому уменьшения скорости сгорания, заметной двигателю, практически не будет. Более того, если повышение октанового числа достигнуто добавлением эфиров – а сейчас чаще всего так и бывает, – то скорость сгорания окажется даже выше. Отсюда – небольшая экономия топлива плюс некоторое снижение токсичности выхлопа. Получаемый при этом запас по детонации, наоборот, уменьшает вероятность прогаров поршней и клапанов.

А если раскошелиться вместо А-92 на А-98? В принципе, можно, но здесь уже большого смысла нет. А-98 специально сделан для форсированных бензиновых моторов. Скажем, провести тюнинг двигателя, «зажать» его по степени сжатия, поставить распредвалы с «широкими фазами», тогда – да, другого пути нет. А без этого – пустой перевод денег.

Обратный переход на низкооктановый бензин нужно расценивать как запасной вариант – об этом же говорят инструкции к большинству современных автомобилей. Что касается разговоров о том, что на 95-м чаще выходят из строя свечи, то они вызваны практикой общения с «ферроценовыми» бензинами – с «эфирными» ничего подобного не будет! К сожалению, у нас качество бензина часто определяется не октановым числом, а порядочностью производителя и продавца… □

ВОСЬМЕРКА НА СТАРТЕ

Игорь Моржаретто

В июльском номере ЗР мы уже объявили, что собираемся в беспрецедентный пробег Москва – Магадан на серийных вседорожниках российской сборки. Когда верстался этот номер, подготовка шла полным ходом. Теперь пора рассказать об автомобилях, участниках и маршруте экспедиции «Дороги России-2006».

АВТОМОБИЛИ

Самая представительная часть нашей сборной автомобильной команды – от концерна «Дженерал моторс». Мы выбрали «американцев» отнюдь не из-за пиетета по отношению к крупнейшему мировому производителю – просто «Джи-Эм» давно (и успешно) наладил сборку машин в России, причем в нескольких городах. Три вседорожника, которые войдут в «сборную ЗР», сошли с конвейера в Калининграде, на заводе «Автотор». «Шевроле-Тахо» и «Шевроле-Трейлблейзер» несут российский VIN уже больше двух лет. А вот «Хаммер-Н3» для нас – пока новинка; сборка его на «Автоторе» началась только нынешней весной. Однако он уже успел стать культовым во многих странах мира благодаря своей внешности, которая никого не оставит равнодушным, а также способностям настоящего «проходимца»; надеемся, его оценят и в России.

Замыкает четверку «американцев» чистокровный российский автомобиль, хотя и украшенный крестом «Шевроле» – это «Нива», собранная на СП «Джи-Эм – АВТОВАЗ» в Тольятти. За неполных три года работы здесь реализовали 153 633 машины (в том числе 12 471 – на экспорт); для «нашемарок» это рекорд! Мы надеялись, что для пробега получим давно обещанную модификацию FAM1 – с импортным 1,8-литровым двигателем, кондиционером, ABS, подушками и иными приметами «красивой жизни», но – увы! Оказывается, небольшая партия была собрана лишь для того, чтобы дилеры могли ознакомиться с машиной и оценить перспективы спроса. Видимо, перспективы оказались туманными, так что в пробег отправится рядовая «Шевроле-Нива».

«Богато» представлена в экспедиции и компания «Северсталь-Авто». На Колыму поедет «русский кореец» «Саньён-Рекстон», а компанию ему составит самый продвинутый из традиционно российских вседорожников, который вообще-то положено именовать на иностранный лад: UAZ Patriot.

Флагманский «Шевроле-Тахо» – естественно, самый крупный в экспедиции: длина 5052, высота 1885 мм. Он же самый мощный: двигатель V8 объемом 5,3 л развивает 298 л.с. Привод – задний или полный. Машина собрана заводом «Автотор» в Калининграде.





«Шевроле-Нива» россиянам куда роднее больших «американцев». В пробег отправится серийная машина в комплектации GLS с 80-сильным двигателем ВАЗ-2121 объемом 1,7 л. Привод – постоянный полный.



«Шевроле-Трейлблейзер» с берегов Балтики немногим уступает флагману: его длина 4893 мм, мощность V-образной 4,2-литровой «шестерки» – 273 л.с. Полноприводная трансмиссия «Аутотрак» аналогична примененной на «Тахо».

Новинка сезона – «Хаммер-Н3». Его размеры и аппетит скромнее, чем у предшественника с индексом Н2: мотор объемом 3,5 л и мощностью 220 л.с. потребляет 12–15 л топлива на 100 км. Кстати, все американские модели – с бензиновыми двигателями.





«Саньён-Рекстон», освоенный предприятием ЗМА в Набережных Челнах, – ударная сила компании «Северсталь-Авто». Спросом пользуется богатая комплектация с лицензионным мотором «Мерседес-Бенц» (V6, 3,2 л, 220 л.с.) и коробкой-«автоматом».

«УАЗ-Патриот», также представленный «Северсталь-Авто», призван объединить российские требования к проходимости с высоким комфортом. Бензиновый двигатель ЗМЗ-409.10 объемом 2,3 л развивает 128 л.с.; привод передних колес – отключаемый.





«КИА-Спортидж» первого поколения был тепло принят в России. Ныне выпускается только заводом «Автотор». С «настоящими» вседорожниками машину роднит рамная конструкция и отключаемый привод передних колес. Двухлитровый бензиновый мотор выдает 128 л.с.



«Чери-Тигго» внешне напоминает «Тойоту-RAV4», конструкцией двигателя – «Мицубиси», построен в Китае, а собирают его… в Калининграде. Бензиновая «четверка» 2,4 л развивает 129 л.с., привод всех колес – постоянный.

Еще два полноприводных автомобиля хотя и носят разные марки, тоже собраны на одном и том же предприятии – калининградском «Автоторе». Один известен в России уже давно – это «КИА-Спортидж». В самом начале своей «российской биографии» он участвовал в экспедиции ЗР «Евразия-2000». Неприхотливый и надежный вседорожник до сих пор пользуется спросом, поэтому выпуск его в Калининграде будет продолжаться еще год. А вот «Чери-Тигго» на берегах Балтики начали собирать только в июне нынешнего года. Этот полноприводник, созданный в Китае, впервые поедет так далеко по российским дорогам и бездорожью. Впрочем, для всех российских машин 10 000 километров по разным регионам страны, а самое главное – недостроенная еще трасса «Колыма» – станут серьезнейшим испытанием. Но ведь именно для того, чтобы оценить их надежность, мы и собираемся в многодневный пробег – от Москвы к берегам Ногайской бухты!

ЭКИПАЖИ

Как всегда, в экспедицию «Дороги России-2006» отправится команда испытателей «За рулем». За плечами у них – десятки тысяч километров российских (и не только) дорог, сложнейшие пробеги, которые проводил в последние годы журнал: «Евразия-2000» (Оренбург – Усинск), «Евразийский путь-2003» (Москва – Владивосток) и другие. После окончания экспедиции составят честный и непредвзятый отчет об автомобилях, о том, насколько они готовы для работы в российских условиях.

В команду войдут и наши надежные партнеры по проведению этой уникальной экспедиции. Это в первую очередь сотрудники Росавтодора Минтранса РФ; без участия дорожников пробег мог и не состояться. Специалисты заранее проработали сложнейший маршрут (речь идет в первую очередь о недостроенном участке трассы «Колыма»), продумали несколько альтернативных вариантов, завезли топливо в те места, где еще не построены автозаправки – да мало ли забот. А теперь – в путь!

МАРШРУТ

Уже известно, что старт экспедиции состоится в 10 утра 1 августа на Красной площади столицы у «нулевого километра». Даст старт министр транспорта России Игорь Левитин. Далее примерный план продвижения колонны выглядит так: Самара (3 августа), Уфа (4.08), Челябинск (5.08), Тюмень (6.08), Омск (7.08), Новосибирск (9.08), Красноярск (11.08), Иркутск (13.08), Чита (16.08), Якутск (19.08). Во всех этих городах пройдут пресс-конференции и встречи с читателями, где члены экспедиции поделятся впечатлениями о пройденном пути, о том, как вели себя автомобили. Финиш (по плану) в Магадане 22 августа. Хотя, конечно, реальная дорога может внести коррективы, ведь по иным участкам никогда не проезжало колесо автомобиля! И все же нет никакого сомнения, что в конце августа экспедиция ЗР «Дороги России-2006» финиширует на берегу Охотского моря, первой замкнув трассу Москва – Магадан. □



ПОБЕДА ПО ОЧКАМ

Александр Верзин, к.м.н., врач-офтальмохирург

Ничто так не отличает человека от животных, как очки.

Гарри У.Смит

Говорят, чтобы носить очки, мало быть умным – нужно еще плохо видеть… Доподлинно известно, что немалая часть водителей действительно видит плохо – какая уж там безаварийность! К тому же сами очкарики подливают масла в огонь – что, мол, произойдет, если сработавшая подушка безопасности стукнет меня по очкам? В общем, тема для разговора назрела…

ПОДУШКОЙ ПО ОЧКАМ

Насчет подушки скажем сразу: бьет она действительно довольно сильно – и не только очкариков. Да, при этом очки могут разбиться или сломаться, а их осколки… в общем, возможны неприятности. В любом случае, внимайте советам специалистов – пристегивайтесь! От подушки все равно достанется, но не так сильно…

А какие очки нужны очкарику? Если прислушиваться к моде, то сегодня она требует, чтобы, например, оправа не закрывала брови… А вот у безопасности требования совсем другие: очки должны обеспечить водителю максимально возможное поле зрения! Узенькая оправа – типичный пример не самой умной моды, в угоду которой мы забываем об изначальном предназначении очков. Пока смотришь перед собой, все нормально, но стоит покоситься вправо-влево, а также вверх-вниз, как глаз становится «невооруженным» – за рулем оказывается слепой… Особенно неприятно это ночью, когда беглый взгляд через плечо не замечает ни соседней машины, ни пешехода при маневре. Бывалые очкарики прекрасно это знают и активнее крутят головой, но при прочих равных условиях миниатюрные очки все равно окажутся в проигрыше. И их обладатели – тоже…

«ХАМЕЛЕОНЧИКИ»

А вот это – штука полезная. На ярком солнце – темнеют, в помещении – светлеют. К таким очкам пожелание только одно: оптика должна быть качественной либо, извините, никакой… Иными словами, фотохромные свойства «хамелеончиков» должны как можно быстрее подстраиваться под изменение внешних условий – иначе при въезде в неосвещенный тоннель придется некоторое время двигаться «на ощупь».

Что касается обыкновенных противосолнечных оч-

ГИМНАСТИКА ДЛЯ ГЛАЗ

Упражнения можно выполнять, сидя в автомобиле (но только на стоянке!!!)

1. Глаза закрыты. Круговыми движениями обеих рук массировать глазные яблоки – 10 сек.

2. Взгляд прямо перед собой, затем вправо, влево, вверх, вниз – 10 сек.

3. С усилием зажмурить и открыть глаза – 10 сек.

4. Поворачивать глаза в стороны два-три раза, затем закрывать на 10 сек.


Оправа слева считается сегодня более модной, но опытный водитель выберет ту, что справа: она не так сужает поле зрения.

ВНИМАНИЕ!
ДЛИТЕЛЬНОЕ управление автомобилем – более 7 часов – чревато не только общей усталостью и сонливостью: ЗАМЕДЛЯЕТСЯ зрительное восприятие изменяющейся обстановки. Человек непроизвольно начинает чаще моргать, закрывать веки. При этом глаза ощущают облегчение: ведь при такой нагрузке они подсыхают, а моргание восстанавливает слезную пленку! Сначала глаза закрываются всего лишь на секунду, но в итоге это время возрастает до 15–20 секунд… О результатах говорит статистика: известно, что после 7 часов управления автомобилем риск аварийности увеличивается в два раза, а при управлении свыше 12 часов – в девять раз.

ков с затемненными стеклами – как для нормальных глаз, так и для «близоруко-дальнозорких», то к ним отношение неоднозначное. Плюс – в защите от ослепления при ярком солнечном свете, минус – в неизбежном искажении цветов. Кроме того, если при въезде в тот же неосвещенный тоннель обыкновенный водитель может просто снять очки, очкарику придется судорожно менять затемненные очки на «обыкновенные»…

Впрочем, что касается искажения цветов, то явное лидерство в этой подгруппе занимают так называемые

ВОДИТЕЛЬСКИЕ ОЧКИ

С этими очками запутаться немудрено, особенно когда их называют «федоровскими». В прошлом году ЗР уже писал (ЗР, 2005, № 8), что сами сотрудники МНТК «Микрохирургия глаза» ничего подобного не разрабатывали. Однако отдельные фирмы продолжают утверждать, что выпускаемая ими продукция – истинно «федоровская». Что ж, официально заявляем еще раз – ЛЮБЫЕ очки, называемые водительскими, не имеют к МНТК никакого отношения. Изделия такого рода могут быть полезны горнолыжникам или, скажем, стрелкам по тарелочкам, поскольку отсекают синюю часть спектра и делают изображение отдельных предметов более контрастным. Но водитель должен видеть не только летящую на фоне неба тарелочку, а абсолютно все, причем в неискаженном виде! То же относится к оправам со сменными наборами стекол – «от дождя», «от тумана» и т.п. Возможно, в единичных случаях они могут дать положительный эффект, но рекомендовать их как панацею решительно нельзя.

КОНТАКТНЫЕ ЛИНЗЫ

В отличие от очков, линзы хороши тем, что вообще не ограничивают поле зрения – при этом они удобны и физиологичны. Современные линзы даже проницаемы для кислорода – глаз нормально «дышит»! Есть и минусы – линзы требуют тщательного ухода, особенно в дороге! Правда, сегодня предлагают модели, которые можно не снимать на ночь, но многие офтальмологи относятся к этому скептически – глаз должен отдыхать. А в пути возможно всякое – от банальной потери одной из линз до неожиданного воспаления глаза: бывает и такое. Вывод простой – обладатель контактных линз обязан возить с собой… запасные очки. На всякий случай.

ОБНАРУЖЕНИЕ НИТЧАТОЙ ДЕСТРУКЦИИ СТЕКЛОВИДНОГО ТЕЛА В РАЗЛИЧНЫХ ВОЗРАСТНЫХ ГРУППАХ

Возраст в годах	Степень заболевания, %: начальная	выраженная	сильно выраженная	всего
45–55	47	11,8	5,9	64,7
56–70	39,4	26,3	15,9	81,6
Старше 70	13,3	26,6	46,7	86,6

ПСИХОЛОГИЧЕСКИЙ ТРИЛЛЕР

Психология – штука забавная. Недаром говорят, что близорукий встречает меньше знакомых, зато чаще раскланивается… Но есть и еще один факт – психологически любой человек ощущает себя моложе, чем он есть на самом деле!

Казалось бы – ну и прекрасно. Беда, однако, если с возрастом человек искренне продолжает считать, что его зрение не ухудшилось, хотя на самом деле видит, грубо говоря, только восемь придорожных столбов из десяти… Многие аварии, участниками которых становятся водители с многолетним стажем, объясняются именно этим: человек не понимает, как он налетел на то, чего НЕ БЫЛО! А оно – БЫЛО, просто бедняга его не увидел… Потому что НЕ МОГ увидеть: доказательство – в таблице.

На медицинских терминах зацикливаться не стоит – цифры же говорят о том, что у многих водителей с возрастом перед глазами периодически начинают «плавать» какие-то нити, паутинки, звездочки… Эффект – как от грязного стекла, особенно ночью, да при встречном свете фар. Другая возрастная неприятность: оказывается, абсолютно здоровый глаз пожилого человека зачастую не в состоянии рассмотреть нижнюю строчку таблицы – что в очках, что без!

Перечень «страшилок» дополняют, конечно же, глаукома и катаракта. Проявляются они по-разному – к примеру, классный баскетболист вдруг начинает стабильно бросать мяч мимо корзины! Это – глаукома одного глаза. А когда фары встречного автомобиля вдруг делают вас абсолютно слепым – увы, готовьтесь лечить катаракту. Обращаю особое внимание водителей на тот неприятный факт, что катаракта быстро молодеет – стрессы, компьютеры и прочие излучения пакостят нам с вами все увереннее. Возраст, при котором может встречаться такое заболевание, сегодня снизился до 45–50 лет.

БЕЗ ПАНИКИ!

Понятно, что «нашего человека» ничем не запугаешь – мы и не пытаемся. Тем более что офтальмологи научились лечить если не все, то почти все. Но не забывайте главное: снижение остроты и уменьшение поля зрения наступают незаметно, а потому со временем вы начинаете видеть гораздо хуже, чем вам кажется! А при таком раскладе до офтальмолога можно и не доехать… Поэтому не ленитесь периодически проверять свое зрение – в первую очередь это напоминание тем, у кого разные глаукомы-катаракты были в роду. Подобного рода заболевания любят передаваться по наследству.

И последнее. Чем больше вам лет, тем медленнее следует ездить – ничего обидного в этом нет. Просто на смену прыткости должна прийти эдакая степенность – не так ли? □

В. ЖАРИНОВ,
Москва

Заливая в двигатель масло, можно столкнуться с такой неожиданностью: свежее (особенно синтетическое некоторых марок) – очень прозрачное, к тому же бесцветное. Это затрудняет проверку уровня. Разглядеть масло поможет обычный мел. Нанесенный на щуп, он от масла темнеет.

ЛУЧШИЙ СОВЕТ НОМЕРА



Высшую оценку в этом номере журнала мы присудили советам опытного автомобилиста Андрея СЛЕПЕНКО из Минеральных Вод Ставропольского края. Один его совет, можно сказать, универсальный, другой наверняка заинтересует многих владельцев «Жигулей».

Автору лучшего совета редакция вручает премию 5000 рублей, а компания АПИКО-АВТО дарит внутрисалонное панорамное зеркало заднего вида Broadway 270 мм.



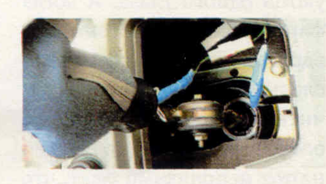
Доливать трансмиссионное масло в коробку передач и задний мост ряда автомобилей, включая «Жигули», дело довольно хлопотное. В автосервисе применяют специальные приспособления. Между тем самое подходящее для этого найдется практически у каждого – бутылочка из-под жидкого туалетного мыла с нажимным насосом-дозатором. В отмытую и высушенную наливаю масло и аккуратно перекачиваю в коробку.

Перед **заменой нижнего сайлент-блока** «Жигулей» руководства по ремонту предлагают предварительно отсоединять наружный шарнир рулевой тяги, чтобы она не мешала выполнению операции. Дело существенно упрощается, если при ремонте левой стороны руль вывернуть вправо – и наоборот. В этом случае изгиб рулевой тяги располагается напротив сайлент-блока, что позволяет воспользоваться съемником, не снимая рулевых наконечников.

От отдела эксплуатации. Некоторые прогрессивные приемы ремонта, освоенные и профессионалами автосервиса, и автолюбителями, до сих пор в официальных изданиях заводов не находят отражения. Очень жаль.

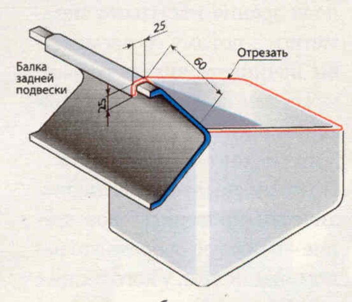
Н. ЗВЯГИН,
Кириши Ленинградской обл.

С **«Калиной»** не соскучишься! Однажды **«пропала» задняя передача**. Спрашиваете – куда? Могу ответить. Скорее всего, проводку автомобиля проектировали скупердяи – провода короткие, во многих местах сильно натянуты. На машине один провод блокировки задней передачи оборвался прямо возле разъема, другой натянут как струна. Пришлось разрезать провода и, нарастив, соединить обычными разъемами (см. фото).



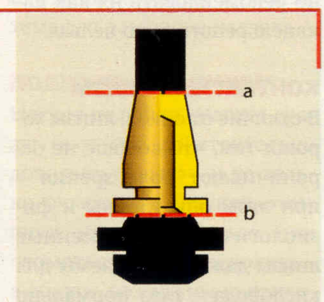
В. ПЛАХОТЯ,
п. Орловский Ростовской обл.

Меняя топливный фильтр на ВАЗ-2110, обычно проливают на пол бензин. Предлагаю простенькое приспособление, которое избавит от этой неприятности. Отрезав от ненужной канистры из-под «Тосола» все лишнее (см. рис.), получаем отличный поддон. Заднюю его стенку (оставив необходимый запас) прогреваем феном и сгибаем по профилю сечения балки задней подвески. Перед сменой фильтра я цепляю поддон за балку – слитый бензин собирается в нем.



Д. ГЛАДКИЙ,
Саратов

Чтобы снять **декоративную пластиковую крышку полуторалитрового двигателя ВАЗ-2112**, надо повозиться с четырьмя гайками. Дело можно упростить, если воспользоваться резиновыми опорами воздушного фильтра после небольшой доработки (см. рис.). Разрезаю их по плоскостям a и b, сверлом 5 мм просверливаю отверстия глубиной 20 мм под шпильки и делаю заходные фаски. Остается рассверлить отверстия в крышке до диаметра 11,5 мм и заправить в них полученные резиновые втулки. Съем и установка крышки теперь занимают секунды, как на двигателе 1,6 л.



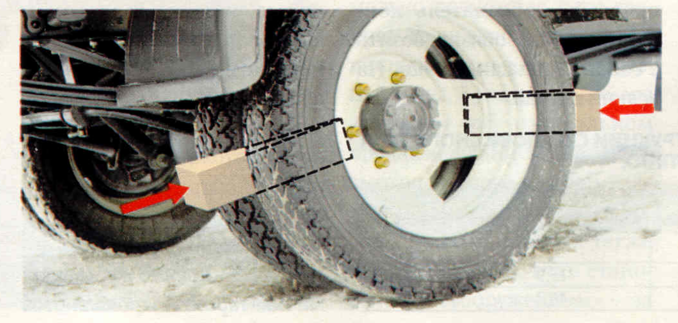
П. ОСИПОВ,
Улан-Удэ

Задняя полка на ВАЗ-2104 неудобная (сравните хотя бы с ВАЗ-2111). Разрезал ее на две части вдоль (см. рис.) и соединил половины двумя петлями. Теперь, когда требуется, полку можно складывать.



В. КРУТИЦКИЙ,
С.-Петербург

Владельцы **«газелей»** знают, как сложно порой разъединить **сдвоенные задние колеса**, «прикипевшие» в результате коррозии. Я это делаю при помощи деревянных клиньев, которые забиваю с двух сторон (см. рис.). Они не портят ни резину, ни диски колес. Внутреннее колесо после этого снять несложно обычными приемами.



И. СОКОЛОВ,
Нижний Новгород

В моей **«девятке» провисла обивка потолка** в задней части салона. Давно зная об этой проблеме – в частности, по публикациям журнала «За рулем» – я подготовился заранее. В поисках оптимального решения пришел к тому, что клеем «Момент» в слабых местах с изнанки обивки закрепил хорошие магниты. Держится отлично!

От отдела эксплуатации. Выбор магнитов широк. Вполне подходят для этой цели, например, кольцеобразные от динамиков старой аудиоаппаратуры.

ПРИНЦИП НЕРАЗРЫВНОСТИ

За ответ на 41-ю задачу премию 6000 руб. получит Ольга СИКОРСКАЯ из Кирова Калужской области.

На вопрос, на чем работает двигатель, отвечают легко: на бензине, газе, солярке. Но это верно лишь отчасти. Для того чтобы сжечь килограмм бензина, надо еще подключить к процессу 15 килограммов воздуха или около 11,5 м^3! Скорость потока в воздуховоде порой ураганная. Не меньше она и в выпускной системе: какая масса воздуха и топлива вошла в двигатель, такая же его покинет в форме отработавших газов – этот поток неразрывен. Вот отчего конструкции труб и глушителей, резонаторов и нейтрализаторов уделяется повышенное внимание. Не просто это – увязать конфликтующие требования: минимум шума и минимум сопротивления. О том, как трудно это сделать, вспоминаешь всякий раз, когда рядом «прохватит» очередной хулиган с «прямоточным глушителем»!



Рисунок Сергея Савилова

Большинство читателей сразу поняли: задача 41 – именно о системе выпуска (не зря была упомянута печная труба!). И очень многие на это «купились», поспешив прислать очевидный, на первый взгляд, ответ. Напомним важную деталь из условия задачи: когда мотор потерял мощность, водитель съехал на обочину – и тут машина вдруг ожила! Впоследствии это повторялось: то едет, то не едет – но только на хорошем покрытии. На плохом тянет хорошо. Все написавшие про «оплавленный катализатор», забившийся нагаром глушитель, засоренный воздушный или топливный фильтр, должны прикинуть, как их решения «стыкуются» с условиями. Неважно стыкуются! В таких случаях мотор ни с того ни с сего сам по себе не оживет!

Любопытно, как некоторые пытались объяснить нормальное поведение машины на проселке. Мол, при медленной езде нехватка мощности незаметна. Увы, вялость мотора при выезде из каждой ямы вполне ощутима. А в поисках причины водитель наверняка все проверит и «погазует» от души даже на проселке. Кстати, интересные ответы, касающиеся тонкостей работы системы впрыска, тоже споткнулись на неровности проселка: почему здесь хорошо работают датчики и другие узлы, «скисавшие» на гладком шоссе?

Получили мы и ряд просто забавных ответов. Некоторые почему-то зациклились на слабых местах вазовской «десятки» и упорно решали задачу применительно к ней. По одной из версий виновата в происходящем… щель между кузовом и капотом – она-де влияет на поступление воздуха в двигатель. Интересно, где щель была раньше, куда пропадала, когда мотор оживал? Впрочем, в задаче насчет «десятки» нет ни слова.

Что же происходило с машиной? Детали системы выпуска тоже ломаются. Внутренний набор глушителя работает в тяжелых условиях. Это и крайне агрессивная среда, и вибрации, и меняющаяся в широком диапазоне температура при прогреве и остывании. Появляются трещины, осложненные коррозией. Нередко какой-нибудь кусок металла отрывается и начинает бряцать внутри, а водитель этого и не замечает. Но не в нашем случае, когда такой «обломок» прижало газами к выходному отверстию и он стал мешать их выходу. Именно поэтому машина теряла ход. На неровной дороге «обломок», встряхнувшись, вновь открывал путь газам, до следующей «оказии»… Подобное возможно во многих моделях глушителей, благо на рынке есть какие угодно. И кто только их не производит – частенько непонятно даже из чего… В одних, по вашим сообщениям, рассыпаются какие-то перегородки, в других отваливаются и всевозможные заглушки. В ответе, удостоенном приза, правильно отмечено, что такие случаи довольно редки – но не в этом ли их «прелесть»! Как-никак, а они в конце концов расширяют наш кругозор по части возможных поломок и их последствий. Кстати, в этот раз немало верных ответов пришло от женщин. Может, они изучили условия задачи более серьезно?

Поздравляем Ольгу Сикорскую с заслуженной наградой.

ЗАДАЧА СОРОК ЧЕТВЕРТАЯ

ХИМИК ПОНЕВОЛЕ

Водитель Г., бухгалтер по профессии, верил в арифметику, пока эту веру не пошатнуло одно событие. Торопясь приготовить электролит, он не стал искать куда-то пропавший ареометр, а решил, что ему по плечу самому вычислить плотность раствора. Выходило просто: если к двум литрам воды (плотность 1 г/см^3) долить литр концентрированной серной кислоты (плотность 1,84 г/см^3), то получится три литра электролита плотностью 1,28 г/см^3. Так и сделал… Но результат опытов сильно разочаровал. Пришлось-таки искать ареометр. Почему?!

Ответ с пометкой «Конкурс» отправьте до 20 сентября 2006 года по адресу: 107045, Москва, Селиверстов пер., 10 или по e-mail: konop@zr.ru. Тел. (495) 207-79-84. Укажите полностью паспортные данные, контактный телефон, номера ИНН и страхового свидетельства Государственного пенсионного страхования.

По сети бродил МИХАИЛ ГЗОВСКИЙ

КАЗНИТЬ НЕЛЬЗЯ ПОМИЛОВАТЬ

www.ladakalina.ru

Вот именно тот случай, когда от одного печатного знака смысл меняется радикально. Стоит лишь потерять дефис, как вместо чопорного официального сайта (www.lada-kalina.ru) попадаешь в клуб фанатов новейшей вазовской модели. В отличие от сухого официоза, жизнь здесь бьет ключом. Люди охотно делятся опытом, встречаются и общаются не только виртуально, но и вживую. Особо жаркие дебаты разгораются вокруг тем «брать или не брать» и в разделе «Тесты». Остается лишь порадоваться за тех, кто искренне доволен покупкой «Калины». Ведь по большому счету на форуме главное – не объективная оценка машины, а то, насколько она нравится хозяину.



ГИБРИДНОЕ БУДУЩЕЕ

www.futurecars.blogspot.com

Если в ближайшее время не произойдет каких-либо глобальных открытий, то наиболее вероятный сценарий эволюции автомобиля – гибридный. По крайней мере, об этом говорят тенденции последних лет, которые тщательно отслеживают создатели названной выше англоязычной страницы. Их архивы пока молоды и ведут начало с 2004 года. Зато здесь всегда самые свежие новости – исключительно по гибридной теме.



СЕКРЕТОВ НЕТ

www.carfax.com

Покупка машины – дело волнующее. Особенно когда автомобиль – подержанный. Если вы покупаете американскую машину, ситуация чуть проще. В США существует несколько способов легальной проверки биографии авто, начиная с количества прежних владельцев и заканчивая всеми сколько-нибудь значимыми авариями. Онлайн-система Carfax позволяет получить полный отчет по интересующему вас образцу – если, конечно, вы знаете VIN-код. Но будьте готовы заплатить за доступ к базе данных от 20 (за единичную проверку) до 25 долларов (за месячный абонемент). Сделать это нетрудно посредством пластиковой карты. Как показывает практика, затраты часто оправдываются с лихвой.



КАК БЕЗ РУК

www.avto.onego.ru/html/fed.shtml

Для кого-то машина не роскошь, не средство передвижения, а насущная необходимость. Люди с ограниченными физическими возможностями могут воспользоваться плодами проекта «Организация на территории РФ транспортного обеспечения инвалидов». В его рамках устанавливают ручное управление различных типов на некоторые марки автомобилей, в первую очередь отечественных. Здесь можно найти всевозможные варианты таких систем, а также адреса фирм-установщиков по всей России. Таковых пока насчитывается около трех десятков; желающие приглашаются к сотрудничеству.



МЫ МИРНЫЕ ЛЮДИ...

www.rkkaww2.armchairgeneral.com/index.htm

Кажущаяся сумятица в начале адреса сайта на самом деле – аббревиатура, раскрывающая карты: Рабоче-Крестьянская Красная армия во Второй мировой войне. Эта шикарная страница, автор которой скромно умалчивает о своей персоне, потрясает объемом ценной информации (почему-то на английском языке). Танки, бронемашины, артиллерия, фотографии хорошего качества... Есть даже хронология событий, перечень ключевых сражений и списки участвовавших в них соединений. Лучше систематизированного военно-технического сайта не видел никогда и нигде. Да что там, такое исследование вполне достойно и бумажной версии. Снимаю перед автором шляпу!

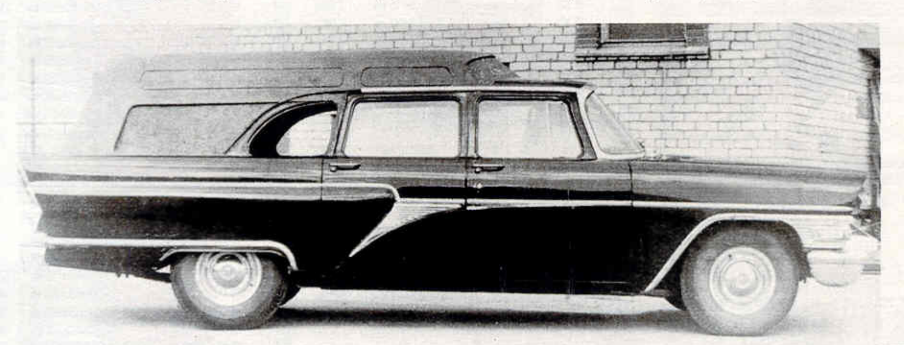


Читайте обновляемые ежечасно зарубежные и российские новости на сайте журнала «За рулем» www.zr.ru.

КРЕСТА НА НИХ НЕ БЫЛО

Сергей Канунников

Если бы тогда на ночных улицах Ханоя оказался сторонний наблюдатель, он увидел, как под охраной бронетранспортеров ехал фургон, сделанный из... советской «Чайки» ГАЗ-13. Выйдя за город, кортеж двинулся в оцепленный автоматчиками район в горах, к искусственной пещере. Через несколько дней ночной спектакль повторили, только в другой пещере. Все действия – как в боевых условиях. Лишь ценного груза – тела вождя вьетнамского социализма Хошимина – в «Чайке» не было.



Первый прототип ГАЗ-13С с пластилиновой еще надстройкой крыши.

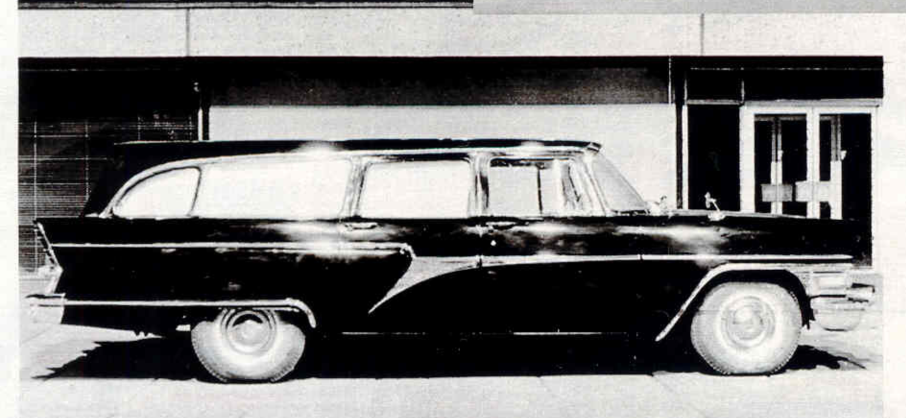
Учения прошли успешно. Советские специалисты – москвичи и рижане – с облегчением вздохнули: особо важная секретная работа принята, можно собираться домой.

История необычных «чаек» началась в середине 1970-х (точной даты даже участники событий не припомнят), когда в Ригу на РАФ пришло письмо с красной полосой. Такие исходили с самого верха – из ЦК или правительства и содержали чаще всего необычные заказы – срочные и сложные. На сей раз предстояло построить из двух стандартных «чаек» санитарные машины по заказу 4-го Главного управления Минздрава, обслуживавшего высоких партийных и государственных чиновников. В истории СССР наступило время, когда вождям не менее, а скорее более, чем парадные кабриолеты, требовались медицинские универсалы. Кстати, два подобных автомобиля построили в 1974-м в Москве на базе ЗИЛ-114. Почему за переделку «чаек» не взялся ГАЗ? Возможно, горьковчане сумели открутиться от муторного заказа, а может быть, наверху учли опыт изготовления на РАФе санитарных микроавтобусов. И то, что здесь работали модельщики очень высокого класса.

«Чайки»-седаны из Горького разбирали и резали, одновременно готовя эскизы универсала. В работе участвовал известный инженер Эйсерт – руководитель группы, создавшей авангардный для своего времени РАФ-2203 (ЗР, 2005, № 4). Отвечал за заказ начальник бюро спецавтомобилей Юрис Пенцис. Поначалу лепили из пластилина высокую крышу, но позже от столь серьезной переделки кузова отказались. Запасное колесо убрали в нишу за левой задней дверью. Над ней в салоне поставили столик, рядом с носилками отвели два места для персонала, установили шкафчики. Остальную начинку автомобили получали уже в Москве.



На базе ГАЗ-13С для Вьетнама сделали два фургона.



Санитарные «чайки» ГАЗ-13С штучно собирали до 1982 года.

Все, что в СССР обычно «доставали» и «пробивали», для такого заказа, разумеется, появлялось как по волшебству:

Две «чайки» перед отправкой на климатические испытания. Крайний слева – начальник бюро спецавтомобилей РАФ Юрис Пенцис, рядом водители-испытатели Юрис Сникирес и Арнольд Ошс.

Универсал на базе «Чайки» ГАЗ-14, созданный в 1983-м на РАФе.



стекла, хромированный пруток для занавесок из дорогой белой материи, детали для крышки багажника. Разумеется, никакой санитарной символики – красных крестов, надписей – на машинах не было.

Поскольку конструкция автомобилей принципиально не менялась, их испытаний не предусматривали, но, полагая, что такой заказ может быть не последним, подготовили рабочие чертежи ГАЗ-13С. И точно: подобные бумаги с красной полосой стали приходить ежегодно. До 1982-го делали примерно по пять универсалов в год, отличавшихся лишь деталями, а в восемьдесят втором два универсала из сделанных ранее вернули в Ригу с еще более необычным заданием: построить экипажи для вывоза тела Хошимина из мавзолея в случае войны с Китаем, чьи отношения с Вьетнамом тогда обострились. У автомобилей должно было быть лишь два боковых окна в передних дверях, но главное – их предстояло оснастить кондиционерами. В Ханое под мавзолеем работал целый завод, обеспечивающий внутри памятного места температуру плюс 16 градусов. В «Чайке» она должна оставаться такой же. И это – в тропическом климате!

Пытались пристроить в ГАЗ-13 отечественный кондиционер. Мало того, что для установки 300-килограммового монстра пришлось строить особую тележку, работало это «чудо» из рук вон плохо. Забыв, что «у советских собственная гордость», отдали предпочтение японской «Тошибе». Климатические испытания прошли в Горьком: тщательно отслеживали все температуры, вплоть до масла в коробке передач. Но на этом эпопея не кончилась.

Рано утром два фургона ГАЗ-13 в сопровождении ГАИ через Красную площадь, где движение запрещено, выехали



Санитарный ГАЗ-14 (по газовской классификации ГАЗ-РАФ-3920) изнутри. Автомобиль уже перекрашен в белый цвет.

Один из сохранившихся ГАЗ-13С нынче в Москве, в коллекции «Моторы Октября» и даже участвует в ретроралли.

в Шереметьево. Там – в самолет и далее с посадками в Минеральных Водах, Исламабаде, Бомбее – в Ханой. Юрису Пенцису предстояло сдать машины заказчику и руководить постройкой специального гаража для них. В одном из высоких кабинетов рижанина напутствовали: из Ханоя ты или с почетом вернешься в Ригу или… в Сибирь. Чиновничьи шутки в СССР отличало своеобразие.

В столице Вьетнама груз встречала группа товарищей в форме и штатском и бронетранспортер сопровождения. Из самолета машины выгоняли задом. Длинный хвост «Чайки» коснулся бетона… и встречающие тотчас же приподняли огромный фургон руками и придерживали, пока рижане медленно скатывали его по трапу. Три месяца ушло на строительство гаража. А когда машины загнали туда и поставили на яму, обнаружилось, что из картера главной передачи одной из «чаек» подкапывает масло – эвакуация из самолета не прошла даром. Проблему решили «на правительственном уровне» – срочно выписали инженера с запчастями из Горького и всего за несколько дней отремонтировали машину. Потом были те ночные учения – поездки в секретные горные пещеры, но с москвичами, которые их строили, рижанам общаться не позволили. Патологическая секретность распространялась даже на дорогих гостей из Союза.

Юрис Пенцис вернулся в Ригу, а не в Сибирь. А через год, в 1983-м, вновь получил бумагу с красной полосой. На сей раз из Горького на переоборудование пришли две «чайки» ГАЗ-14. Требования вновь необычные: в машинах должны быть кондиционеры и носилки – длиной 2,3 м (вместо стандартных 2,1). «Чайки» предстояло отправить на Кубу, лидера которой, как известно, отличает богатырский рост. Чтобы при этом уместить в машине кондиционер и прочее оборудование, пришлось поднять у «Чайки» крышу. Макет сделали из фанеры, по нему гнули и варили стальные листы.

Поставив отечественный кондиционер, машины отогнали в Тольятти – в климатическую камеру, но как-то не подумали, что «Чайка» побольше «жигулей». Чтобы пристроить ГАЗ-14 в камере, ее частично пришлось разобрать. После испытаний универсалы перекрасили в белый цвет, а заодно… отказались от отечественного кондиционера. Теперь терпение лопнуло, когда он в очередной раз выплюнул фреон в салон автомобиля. Пришлось, к неудовольствию высокого руководства, опять довериться японской технике. Заказчики торопили: оборудование им передали вместе с машинами – от услуг советских специалистов по его монтажу, к радости последних, кубинцы отказались…

В рижском офисе Юриса Пенциса (нынче он занимается разработкой медицинского оборудования) рядом с лицензиями и дипломами висит награда за создание необычных «чаек» – вьетнамская медаль «Дружба народов». Она – напоминание о далекой уже истории. Столь необычной, что молодым, не заставшим эпоху развитого социализма, наверное, покажется анекдотом или придуманной легендой. □

Редакция благодарит Юриса Пенциса за помощь в подготовке материала.



На старте Залман Шалтупер и Михаил Маркин на «Додже-Мэйфэйр».

ЧЕРТОВЩИНЕ ВОПРЕКИ

Сергей Канунников. Фото: Константин Якубов

«Через 400 метров развилка, нам – налево! Аккуратно, там поворот крутой». Предупреждение штурмана, конечно, не оставишь без внимания, но летящий впереди «Порше-356» отрывается! В пробке мы потеряли примерно одинаково – минут по десять; теперь надо нагонять, но за «Порше» нам с «Волгой» не удержаться...

Ретроралли «13 дорог» собрало рекордное число участников – пятьдесят. Маршрут тоже длиннее обычного, около 170 км. Но дело не только в числах. Постепенно ралли олдтаймеров превращается из развлекательной прогулки в истинное состязание. Большинство экипажей с гоночным азартом борются за призы. Кстати, здесь немало водителей и штурманов с серьезной раллийной подготовкой, да и поголовье мощных спортивных ретромашин растет.

Нынешнее столь представительное соревнование (на предыдущих стартовали около 20 экипажей) обозначило проблемы роста, хотя без влияния «чертовой дюжины», наверно, тоже не обошлось. Ралли «13 дорог» построили вокруг несчастливого числа: 13 этапов, 13 номинаций призеров, специальный приз – экипажу, пришедшему 13-м и т.п. Так вот: результаты пересчитывали дважды, почти до полуночи, были судейские накладки и на трассе.

Возможно, участников уже пора делить на классы. На «Порше» или «Ягуаре» куда проще наверстывать упущенные в пробках минуты, чем на 407-м «Москвиче»! Да и на слаломе у спортивных, пусть и почтенного возраста машин перед массовыми отечественными и огромными лимузинами – заметное преимущество. Не мудрствуя, можно развести автомобили на спортивные («ягуары», «мерседесы» и прочие «порши»), представительские («бентли», «кадиллаки», наши «чайки» и ЗИЛы) и прочие, включая советские массовые. Призы за победу в классах (при сохранении, разумеется, абсолютного зачета) увеличат интерес участников – это все-таки соревнование, пусть и с приставкой ретро. А значит азарта и страстей не избежать.

Конечно, дело не только в результатах и призах. Поездка на старом автомобиле по городским и подмосковным дорогам, общение с единомышленниками само по себе праздник. И он состоялся! Уверен, до осеннего старта организаторы олдтаймер-ралли во главе с Ильей Сорокиным справятся с проблемами роста. Здесь, как и в спорте, вообще принято бороться до конца. Даже если участники немолоды, их возможности неравны, а в дело вмешивается чертовщина... □



На городском участке ралли очень популярный у российских коллекционеров «Мерседес-Бенц 190 SL».



За рулем «Роллс-Ройса Фантом V» участник марафонов Лондон–Мехико и Лондон–Сидней, чемпион СССР по ралли Юрий Лесовский.



Победители «Ралли 13 дорог» Сергей Несвит и Игорь Захаров на «Москвиче-408» 1973 года.



На «Волге» ГАЗ-22 1969 года из коллекции «Моторы Октября», прекрасно отреставрированной «Олдтаймер-Сервисом», экипаж «За рулем» завоевал звание «Лучший журналистский».

Результаты ралли «13 дорог»:

1. **Сергей Несвит, Игорь Захаров** («Москвич-408», 1973 г.в.);
2. **Залман Шалтупер, Михаил Маркин** («Додж-Мэйфэйр», 1959 г.в.);
3. **Евгений Ярославский, Михаил Кондратьев** («Кадиллак-Эльдорадо», 1959 г.в.).

МАШИНЫ ВРЕМЕНИ

Представляет ведущий рубрики Анатолий Сухов

МУЖСКАЯ РАБОТА



С любого ракурса, снаружи и изнутри этот автомобиль выглядит неотесанным покорителем «направлений», готовым тащить на себе или за собой любой груз. Нет смысла оценивать его по меркам вертких «паркетников» или полноприводных «пульмановских вагонов». Его задача – работать, к тому же и на скверном топливе, в мороз, в жару, по ступицы в воде, в грязи, в снегу – как придется. В России такие автомобили нужны, и «Мицубиси-L200» неспроста пробился в тройку лидеров по итогам продаж прошлого года среди пикапов, уступив лишь «новым китайцам».

Все машины – с надежным турбодизелем 2,5 л (100 л.с.) и 5-ступенчатой МКП. Все необходимые для «грязной работы» опции (стальная защита моторного отсека и раздатки, самоблокирующийся задний дифференциал, обогрев фильтра тонкой очистки топлива, две аккумуляторные батареи увеличенной емкости, задний отопитель и т.п.) входят в базовое оснащение. Пикап с двойной кабиной в комплектации Invite обойдется в $22 190. На $2500 дороже Invite+ с хромированной отделкой фальшрадиаторной решетки и зеркал, центральным замком и минимальными атрибутами комфорта – кондиционером и подогревом передних сидений. Топовый Intense снабжен такими «излишествами», как подсветка замка зажигания, четыре динамика, «пауза» дворников, площадка для левой ноги водителя, но главное, за что стоит заплатить еще $3300, – подушка безопасности водителя, электронные системы ABS+EBD и принудительная блокировка заднего дифференциала. Новый L200 уже представлен в Европе, но в России пока будет продаваться старая модель. Наверняка, многие не захотят расставаться с ней.

ПО ФРАНЦУЗСКОЙ МОДЕ

Экстравагантный «Ситроен-С4» трудно не заметить, а заметив, остаться равнодушным. Наверное, поэтому растет его популярность на фоне не менее удобных, но лишенных эмоций автомобилей. Французские дизайнеры умудрились объединить в одной модели два разных стиля: пятидверный вариант подкупает законченностью форм, плавностью линий и вместе с тем стремительностью, трехдверка же смотрится по меньшей мере вызывающе.

Под стать внешности и начинка, особенно если речь идет о трехдверном варианте с двухлитровым мотором и механической коробкой передач. Кстати, возможно лишь такое, впрочем, вполне логичное сочетание этих трех составляющих; пятидверки же с двигателем 2,0 л комплектуются только «автоматом», к тому же у них велюровый, а не кожаный салон. Динамике «горячего» С4 могут позавидовать иные более именитые марки: 8,3 с до сотни, 227 км/ч – «максималка». Впрочем, не будем забывать о многочисленных спортивных заслугах «Ситроена» – как в кольце, так и на ралли. Не сильно отстает от лидера и пятидверный «автомат»: 10,1 с и 206 км/ч соответственно. Более простые версии с мотором 1,6 л также не разочаруют покупателя ни ездовыми качествами, ни оснащением.

Цены на С4 начинаются от 15 000 евро, причем с двигателем 1,6 л в наличии почти любые комплектации. Трехдверный хэтчбек 2,0 л стоит чуть более 20 000 евро, и его придется ждать, но недолго – около месяца. Сегодня С4 – это львиная доля продаж всего «Ситроена», и, судя по ее динамике и росту популярности модели, возможности в этом отношении далеко не исчерпаны.



КАК «ПОРШЕ» ПРОВОДИТ ЛЕТО



В середине сезона площадь рядом с Большой спортивной ареной в Лужниках исчертили покрышками. В рамках программы Porsche World Road Show российское представительство «Порше» устроило журналистские тест-драйвы на спорткарах и вседорожниках. Вначале участникам продемонстрировали вездеходные возможности модели «Кайенна», а потом под надзором инструкторов из Лейпцига предложили на «каррерах» и «кайманах» проехать размеченную конусами дистанцию и выполнить экстренное торможение со скорости 85 км/ч с объездом препятствия. Для всех желающих работало гоночное такси, а завершила программу на российском рынке презентация нового «Порше-911 Турбо».

ДЛЯ СЕБЯ И ДЛЯ ДЕЛА

Официальный дилер «Форда» – компания «Рольф» представила обновленный вариант «Форда-Транзит». Машину отличают свежий дизайн, измененный интерьер, модернизированные дизельные и бензиновый двигатели. Особенность «транзитов» – выбор привода в зависимости от типовой эксплуатации: передний – для легких грузов, задний – для более тяжелых и работы с прицепом. Добавим еще тщательно проработанную эргономику водительского места с учетом специфики развозной машины – не только для бизнеса, но и для личных нужд. ABS теперь устанавливают в базовом варианте. Цены – от 23 400 долларов.



ПРЕДЛАГАЮТ ГИБРИДНЫЙ «ЛЕКСУС»

Компания «Тойота» объявила о начале российских продаж нового седана «Лексус-GS 450h» с бензоэлектрической силовой установкой. Это уже вторая подобная модель известной марки на нашем рынке. Она оснащена бензиновым шестицилиндровым двигателем 3,5 л (296 л.с.) в сочетании с компактным электромотором (200 л.с.). На 100 километров GS 450h расходует в среднем 7,9 литра топлива, разгоняясь до 100 км/ч за 5,9 с (подробнее см. ЗР, 2006, № 7). Цена гибридного седана – от $78 500.



НЕМЕЦКОЕ С НИЖЕГОРОДСКИМ



Компания «Авилон», официальный дилер «Мерседес-Бенц», заключила контракт на поставку 1000 микроавтобусов «Спринтер» для ГУП «Мострансавто» (пассажирского перевозчика Московской области). Выбор был обусловлен приспособленностью автобусов «Мерседес-Бенц» к подмосковным условиям, надежностью, комфортом и экономичностью. Примечательно, что «Авилон» для своего проекта закупает цельнометаллические фургоны, а в микроавтобусы их превращают в Нижнем Новгороде, на заводе компании «СамотлорНН» под авторским надзором производителя.

В ЛИНЕЙКЕ МИНИ-ВЭНОВ

Компания «Форд» начала на российском рынке продажу мини-вэна S-Max, который заполнит нишу между компактным C-Max и более крупным «Гэлакси». Новая модель представлена в трех базовых комплектациях – Core, Trend, Titanium с вариациями четырех двигателей: 2,0 и 2,5 турбо (бензин) л, 1,8 и 2,0 (дизель) л. Автомобиль комплектуют двумя или тремя рядами сидений. Цена S-Max – от $24 630 до 30 040. До конца года компания рассчитывает продать в России 600 новых мини-вэнов.



«БРИО» НАШЕЛ СВОЕ ЛИЦО

Российская актриса Жанна Эппле стала «лицом» китайского «крохи» – «Хафей-Брио», которая появилась на нашем рынке весной этого года. Российский дистрибьютор марки – компания «Ирито» вручил актрисе в качестве подарка ключи от ее нового автомобиля. «Брио», работы дизайнерского бюро «Пининфарина», отличает яркая внешность. Автомобиль комплектуют двигателями 1,0 и 1,1 л; цена – от $7990.





ПЛАТИШЬ ЗА ВРЕМЕННОЕ ПОЛЬЗОВАНИЕ

Андрей Морозов

Из всех иностранных слов, вошедших в наш обиход с новыми рыночными отношениями, лизинг, пожалуй, наиболее загадочное. На самом деле это – обычный финансовый инструмент, такой же, как, скажем, уже привычный для всех кредит.

Вместе с тем, у автомобильного лизинга есть преимущества, благодаря которым приобретать автомобили в последние годы становится своего рода нормой для определенных категорий покупателей. И официальные дилеры крупнейших автопроизводителей, естественно, такую услугу для своих клиентов активно продвигают.

КРЕДИТ И ЛИЗИНГ

На первый взгляд покупка автомобиля в кредит или в лизинг схожи – и в том и другом случаях оплата не единовременна, а растянута на месяцы и годы. При лизинге высвобождается оборотный капитал компании, который можно направить на другие инвестиционные проекты. Привлекательность лизинга и отличие его от кредита в том, что эти платежи относят на затраты компании и сокращают ее налогооблагаемую базу. При этом в них могут быть включены затраты на обслуживание, установку дополнительного оборудования, например, охранной, навигационной или аудиосистем. Кроме того, в лизинге используется повышенный коэффициент амортизации автомобиля (до трех), что позволяет экономить на налогах на имущество.

Еще одно преимущество: у покупателя не требуют дополнительный залог. Гарантией того, что клиент не нарушит сделку, служит собственно автомобиль. Кроме того, машина находится на балансе лизинговой компании и не влияет на балансовые показатели тех, кто этой машиной реально пользуется. Для них предоставляется комплекс дополнительных услуг, которые также включают в стоимость платежей. У многих крупных и надежных клиентов лизинговых фирм процент удорожания (лизинговый процент) примерно равен процентным ставкам по кредиту. А все остальные «плюсы» – сверх того.

Оговоримся – обычный клиент, то есть лицо физическое, вряд ли станет приобретать машину в лизинг. Это, в первую очередь, услуга для тех, кому нужен пусть и небольшой, но свой автопарк.

– Конечно, корпоративный клиент может приобрести в лизинг и один автомобиль, – рассказывает руководитель рекламной службы компании «Ника-Моторс» Вера Самойлова, – это не принципиально. Но все равно ему придется воспользоваться услугами какой-то из лизинговых компаний. Мы, как официальный дилер, работаем с ними, и они заключают непосредственно договоры с клиентами. Наша задача – лишь предоставить автомобиль по контракту.

Компания «Дженсер» (официальный дилер «Кадиллак», «Шевроле», «Форд», «Ниссан», «Опель», СААБ, «Хаммер») также сотрудничает с крупными лизинговыми компаниями. Интерес дилера тут понятен – все финансовые риски он по существу перекладывает на компанию-партнера. А вот чем хорош лизинг для клиента?

Финансовый директор «Дженсера» Игорь Пономарев считает, что покупателей привлекают на-

логовые льготы: машина находится в собственности лизинговой компании, которая выплачивает часть налогов. К тому же не каждая фирма может быстро получить кредит на покупку машин, а если это и не является препятствием, то далеко не все хотят «портить» свой баланс кредитами. Особенно существенно это для малых предприятий. Что касается средних и крупных, то выбор в пользу лизинга зачастую определяется размером автопарка: чем больше берешь автомобилей в лизинг, тем выше экономия по налогам. И, конечно, нельзя забывать о том, что корпоративным клиентам обычно предоставляют специальные цены на приобретение лизинговых автомобилей.

Итак, должно быть понятно, в чем главное отличие лизинга от кредита. Хотя и то, и другое предусматривает рассрочку платежа – в первом случае автомобиль до окончания выплат остается собственностью компании, во втором – формально уже принадлежит клиенту.

КАК ВЗЯТЬ АВТОМОБИЛЬ В ЛИЗИНГ?

В последние годы предельно упрощаются правила работы с клиентами: достаточно заявки и минимального пакета документов. Решение принимается быстро: от одного часа при покупке одного автомобиля до трех дней при заказе на сумму более 100 тысяч долларов. После подтверждения готовности финансировать сделку «лизингополучателю» (так он именуется в документах) остается только подписать договоры, перечислить сумму аванса на счет лизинговой компании и забрать выбранный автомобиль (автомобили) у дилера.

КАК ВЫБРАТЬ КОМПАНИЮ И ВИД ЛИЗИНГА

– При выборе лизинговой компании, – считает генеральный директор «Столичной лизинговой компании» Алексей Пегов, – следует ориентироваться не только на стоимость предоставляемых услуг, но и на другое. Например, стоит выяснить, как быстро будут рассматривать вашу сделку, возможен ли индивидуальный подход к клиенту. Нередко бывает, что наиболее выгодные по цене условия оборачиваются дополнительными комиссиями, значительными сроками рассмотрения и оформления. Далеко не все компании готовы работать с предприятиями малого и среднего бизнеса, тем более индивидуальными предпринимателями, гарантируя им тот же спектр услуг, что и крупным корпоративным клиентам.

Обычно компании, предоставляющие автомобиль в лизинг, предлагают услугу, называемую «финансовый лизинг с выкупом машины по окончании договора». Срок лизинга в таком случае может длиться до трех лет, аванс – от 10 до 20%, но при этом обычно не допускается досрочное прекращение договора по желанию одной из сторон. Это один вид лизинга.

Другой вид – оперативный. По сути – это аренда с возможностью возврата автомобиля. В таком случае договор будет заключен сроком до двух лет, а аванс может и вовсе не потребоваться. При этом все, что связано с поставкой и эксплуатацией автомобиля, берет на себя лизинговая компания. После окончания действия договора предоставляется возможность выкупить в собственность автомобиль по остаточной цене, определенной заранее. Хоть сто рублей!

Плюсы оперативного лизинга: возможность замены автомобиля на новый после окончания срока действия договора и продление срока новым договором. Кроме того, вам не нужно обзаводиться собственным автохозяйством и нанимать в штат сотрудников. Ну и что самое привлекательное – ваш парк автомобилей постоянно обновляется.

Впрочем, каждый определяет сам, какой тип договора выбрать. Тем более что лизинг, несмотря на странноватое для русского уха название, оказался очень полезной вещью… □

В ЭТОЙ РУБРИКЕ ДИЛЕРЫ РАССКАЗЫВАЮТ О СЕКРЕТАХ УСПЕХА, ПЕРСПЕКТИВНЫХ ПРОГРАММАХ. ВЫБОР ДОСТОЙНЫХ КАНДИДАТОВ БУДЕТ ЗАВИСЕТЬ И ОТ ЧИТАТЕЛЕЙ: МЫ СОБИРАЕМ ИХ ОТЗЫВЫ НА САЙТЕ www.zr.ru

РОССИЯ – ЭТО СЕМЬЯ



Валерий Пацеевский, генеральный директор «ПРЕВОКС»

Современный семейный автомобиль – это не только вместительное средство передвижения. Это еще комфорт, безопасность и удовольствие – второй дом на время долгих поездок.

Ныне один из самых интересных автомобилей такого рода – «Форд S-Max»: высокий, просторный, удобный как для ежедневных поездок по городу, так и для длительных путешествий. Его можно получить по индивидуальному заказу, выбрав одну из трех комплектаций и добавив по вкусу опции – от ящика для хранения вещей под сиденьем водителя за $50 до стеклянной крыши за $750. Кроме бензиновых моторов – недорогого 2,0 л и «горячего» 2,5 л с турбонаддувом, россияне смогут выбрать один из двух турбодизелей с непосредственным впрыском топлива – уникальное предложение на рынке.

Желающим приобрести автомобиль мы предлагаем немало кредитных программ: от рассрочки (50% первый взнос) и кредита с нулевым взносом на 3 года (10% – страховка, 9,9% – кредит) до экспресс-кредита, предоставляемого в течение двух часов по предъявлении паспорта или водительских прав (без справки о доходах). Кроме того, в зачет стоимости мы примем старый автомобиль клиента: отечественный – не старше 2000 года и иномарку – без ограничений.

Каждый покупатель получает дисконтную карту, предоставляющую скидку 10% на сервис и аксессуары и 15% на оригинальные запчасти. А при покупке второй машины – 1–3% стоимости или дооборудование на эту сумму (исключая «дефицитные» модели). Кроме того, при длительном (свыше трех дней) гарантийном ремонте предлагаем воспользоваться бесплатным подменным автомобилем («Форд-Фьюжн»). При других видах ремонта его можно арендовать всего за 500 рублей в сутки.

«Превокс Моторс» – официальный дилер Ford Motor Company с 1998 года.



СВОЙ ДОМ НА КОЛЕСАХ



Олег Пименов, генеральный директор MUSA MOTORS

Musa Motors объединяет несколько ведущих автомобильных брендов, поэтому возможности выбора у наших клиентов велики. Более того, мы готовы предложить лучший выбор моделей в пределах одной марки. Например, у нас самая большая квота в России на автомобили «Рено» – результат стабильных успешных продаж. Так, родоначальник класса минивэнов «Рено-Эспас» пользуется устойчивым спросом у корпоративных клиентов, которые нередко превращают его в комфортабельный офис на колесах. «Сценик» покупают в основном для семьи, в том числе и «Гранд Сценик» в семиместном варианте. В августе в наших салонах появится вариант Limited Edition со сдвижной панорамной крышей. Спрос на «Рено» с пробегом пока превышает предложение, тем более что на автомобиль дается гарантия дилерского техцентра.

Пользуется вниманием и «Крайслер-Вояджер», претендующий на роль универсального автомобиля: комфортабельного, быстрого, вместительного. Нередко покупатели заказывают версию Grand, в которой можно получить ровный пол, сложив второй и третий ряд сидений. Есть и пятиместный вариант. Наконец, «Вояджер» продается в России и с турбодизелем 2,8 л, развивающим момент 400 Н·м.

Помимо традиционных услуг по кредитованию, Musa Motors предлагает обмен кредитного автомобиля (с непогашенным кредитом) на новый, и покупателю не нужно соразмерять срок кредита с веяниями автомобильной моды – в выборе он может чувствовать себя свободно. Также в зачет стоимости принимаем любой автомобиль в возрасте до пяти лет. Каждый покупатель получает золотую дисконтную карту компании, предоставляющую скидку в 10% на сервис (кроме комплексного ТО), запчасти и приобретение другого автомобиля. Действуют в наших техцентрах и скидки Welcome для впервые обратившихся, и «сервис выходного дня». Кроме того, за каждый ремонт клиент получает дополнительный бонус – скидку при следующем обращении в ТЦ.



Международная Автомобильная Ассоциация Musa Motors основана в 1992 году. В ее составе: мультибрендовая компания Musa Motors – официальный дилер Volvo, Land Rover, Jaguar, Chrysler, Jeep, Dodge, Renault; компания TC Motors – эксклюзивный импортер Chrysler&Jeep в Латвии; компания «БорисХоф» – официальный дилер BMW и Mini; компания Rolls-Royce Motor Cars Moscow – эксклюзивный дилер Rolls-Royce на российском рынке.

БУДУЩЕЕ УЖЕ НАСТУПИЛО



Павел Васильков, заместитель генерального директора «РЕДЕГИ»

Футуристический дизайн и стремительный силуэт выделяют «Грандис» на фоне общего потока: модель опередила свое время. Мини-вэн предлагают как в шестиместном варианте с двумя отдельными креслами второго ряда, так и в семиместном, где сиденье второго ряда складывается в отношении 60:40, а его части продольно перемещаются независимо друг от друга. Сиденья третьего ряда складываются в специальные ниши, образуя большой багажный отсек с ровным полом.

Особое внимание при проектировании «Мицубиси-Грандис» уделили пассивной безопасности. Помимо жесткого кузова, водителя и переднего пассажира защищают фронтальные и боковые подушки безопасности, надувные занавески, преднатяжители передних ремней с ограничителями усилия на грудную клетку, специально спроектированные каркасы сидений, подголовники, предохраняющие от повреждения шею при обратном движении, и травмобезопасный педальный узел. Автомобиль оснащен современными средствами активной безопасности: MASC (динамической системой стабилизации курсовой устойчивости), MATC (противобуксовочной системой) и ABS новейшего поколения с EBC (электронной системой распределения тормозного усилия).

Все представленные в двух наших салонах автомобили можно приобрести в кредит как с нулевым первым взносом, так и с рассрочкой платежа на пять лет. Мы также готовы принять автомобиль клиента в качестве первого взноса. Все наши покупатели получают клубную карту, дающую право на дополнительные услуги и бонусы.

Компания «Редеги» основана в 1999 году. Сегодня – официальный дилер Mitsubishi, Suzuki, KIA, Daewoo. Располагает восьмью автосалонами и двумя авторизованными сервисными центрами.



ПРИСМОТРИТЕСЬ К КАБЛУЧКАМ



Михаил Васильев, управляющий директор «CITROËN-ОТРАДНОЕ» компании «ЭЛЬВА-МОТОРС»

Еще несколько лет назад «Ситроен» в России считали выбором эксцентричных людей, и мало кто мог предположить, что рынок так быстро распробует авто с двойными шевронами. Сегодня эти машины пользуются спросом во всех ценовых категориях, в том числе и в самой «горячей» – от 10 до 20 тыс. долларов.

Тем, кто ищет бюджетный вариант семейного автомобиля, советуем обратить внимание на «Берлинго». Сегодня 99% покупателей этой модели заказывают «каблучок» именно в пассажирском исполнении. Хороший обзор, высокие потолки, возможность трансформации салона делают его универсальным помощником: и в супермаркет, и на рынок, и в отпуск к морю. Комплектация 1.4X обойдется всего в 12 120 евро, и ее 75 л.с. вполне достаточно для повседневных нужд. Впрочем, есть возможность выбрать двигатель помощнее – 1,6 л, 110 л.с., который устроит и любителей динамичной езды, и тех, кто регулярно грузит автомобиль под завязку. Можно заказать вариант Multispace с велюровой отделкой салона, крашенными в цвет кузова бамперами, электропакетом, а также сдвижную левую и подъемную заднюю двери, многофункциональную крышу и многое другое. Известен россиянам и более комфортабельный «Пикассо». И здесь цена базовой модели 1.6SX достаточно демократична – 14 900 евро.

При покупке автомобиля у нас действуют различные кредитные программы (минимальный первоначальный взнос 15%), в том числе рассрочка платежа. Принимаем в зачет и стоимость старого автомобиля; его оценка (по предварительной договоренности) занимает не более часа. В принципе, мы готовы подобрать оптимальный вариант для каждого клиента.

Пожалуй, главный наш козырь – огромный новый техцентр, оснащенный современным оборудованием. Здесь нет очередей ни на ТО, ни на кузовной ремонт, а мелкие работы производим вообще без предварительной записи. Есть и ночная приемка – например, в случае ДТП. Все наши клиенты получают дисконтную карту на обслуживание с накопительной системой скидок до 50% и участвуют в розыгрыше призов. Более того, в обмен на нее мы принимаем дисконтные карты и других автотехцентров! Действуют у нас и специальные цены на сезонные работы. Так, заправка и диагностика кондиционера обойдется всего в 1000 рублей.

«Citroën-Отрадное» – самый крупный ТЦ Citroën в Москве – открыт в 2005 году компанией «Эльва-моторс», имеющей более чем десятилетний опыт работы в качестве официального дилера Nissan.



БЕДНЫЕ РОДСТВЕННИКИ

Максим Сачков

Хотите «Матиз» за семь тыс. долларов? Или «Гольф», который стоит дешевле 18 тысяч? Правда, перед сладкими ценниками стоит предлог «от». Речь идет о самых дешевых или, как их еще называют, базовых версиях.

ПЛЯШЕМ ОТ ПЕЧКИ

Двигатель с невыдающимися характеристиками, скромные интерьер и экстерьер без украшений, минимальный набор средств, повышающих безопасность и комфорт, – «портрет» бюджетной версии. Например, в ценовой нише до 10 тыс. долларов в самых простых комплектациях обычно нет ни электропакета, ни литых дисков, да и усилитель руля встречается далеко не у каждого. Мало-мальски привередливые выбирают варианты подороже, и обычно получается, что шли покупать машину за 9 тыс. долларов, а не уложились даже в десять.

У более престижных моделей базовые комплектации немного богаче. Тут могут предложить не только «легкий» руль, но и подушки безопасности, электрические стеклоподъемники и даже



DAEWOO MATIZ ЗР, 2006, № 1

0,8–1,0 л, 51–63 л.с.

$7000–9600

«Матиз» за 7 тыс. долларов – самая доступная иномарка на нашем рынке, если не брать в расчет китайский «Флайер», объемы продаж которого пока незначительны. В скромной комплектации этот маленький «узбек» дешевле даже некоторых отечественных моделей. Размером он, конечно, уступает «ладам» и «волгам», но весьма близок им по скудному набору оборудования. На простейшем «Матизе» в версии STD установлены 0,8-литровый двигатель и механическая пятиступенчатая коробка. Из прелестей жизни – лишь «музыка» с парой колонок и антенной на крыше. Не только усилителя руля и электростеклоподъемников, нет даже дворника на заднем стекле, да и багажник не открывается из салона как на других «матизах». Для этой версии из опций предлагают всего-то… кондиционер ($7600).

CHEVROLET SPARK ЗР, 2006, № 1

0,8–1,0 л, 52–66 л.с.

$8590–12 170

«Нью-Матиз», естественно, дороже ныне здравствующего предка. Правда, и минимальная комплектация «Директ» (Direct) богаче узбекской. В первую очередь, в угоду современным требованиям «Спарк» стал безопаснее – даже в самой аскетичной версии водителя защитят подушка и ремни с преднатяжителями, а шеи задних пассажиров оберегают три подголовника. Кстати, ни одного из спасательных средств нет у «Матиза» даже в дорогих комплектациях. В остальном набор у «Спарка» столь же скромен, зато посолиднее список опций. За дополнительную плату скромный «Директ» пополнят кондиционер, усилитель руля, электростеклоподъемники и центральный замок. Еще предлагают четыре комплектации, одна богаче другой.

HYUNDAI GETZ

ЗР, 2006, № 3

1,1–1,5 л, 66–105 л.с.

$10 590–16 290

После обновления «Гетц» в минимальной комплектации GL… подешевел! Это не просто редкий случай в наше время, а тонкий маркетинговый ход. Теперь самого доступного «корейца» продают не с 1,3-литровым мотором, а с двигателем объемом 1,1 л. На роль семейного автомобиля «Гетц» вряд ли сгодится не только из-за скромных размеров – проход на заднее сиденье затрудняет трехдверный кузов, а 66-сильный мотор лениво везет груженый автомобиль. Покупатели часто предпочитают иные исполнения – с более мощным двигателем или богатым оснащением. Ведь минимальная комплектация подразумевает только гидроусилитель руля, водительскую подушку и ремни с преднатяжителями.



SKODA FABIA

ЗР, 2004, № 2

1,2–2,0 л, 55–116 л.с., дизель 1,4–1,9 л, 69–131 л.с.

$11 880–24 530

Сколько нужно накопить, чтобы стать обладателем новой «Шкоды»? Меньше 12 тысяч, и вы за рулем «Фабии» в комплектации «Джуниор» (Junior). Она абсолютно «пустая», если не считать подушки безопасности водителя и аудиоподготовки. Нет даже усилителя руля и, кстати, колонка не регулируется ни по высоте, ни по углу наклона. Спинка заднего сиденья в отличие от других версий не складывается по частям. Кроме того, под капотом самой дешевой «Фабии» 1,2-литровый бензиновый мотор мощностью 55 сил, причем даже не накрытый декоративным кожухом.



KIA SPECTRA

ЗР, 2006, № 8

1,6 л, 101 л.с.

$11 500–14 700

В последнее время покупатели распробовали корейские машины, собранные в Ижевске. Еще бы – за 11,5 тыс. долларов автомобиль среднего класса с просторным салоном, большим багажником и 100-сильным двигателем! Правда, оснащение по-европейски бедное – только иммобилайзер, регулируемая рулевая колонка и аудиоподготовка. Дотянуться до следующей комплектации «Стандарт» совсем не трудно – разница с начальной «Нормой» чуть больше 700 долларов, а добавка небесполезная – электростеклоподъемники и центральный замок, пара фронтальных подушек, гидроусилитель руля. Кстати, отметим и привлекательную стоимость нормочаса для «Спектры» – не дороже, чем на другие отечественные модели.





HYUNDAI ACCENT

ЗР, 2006, № 2

1,5 л, 102 л.с.

$12 000–14 500

Этот корейский автомобиль, собираемый в Таганроге, безудержно дорожает. Виноват, в том числе, и курс доллара – цены на российскую иномарку рублевые. Если в начале года базовая комплектация стоила дешевле 11 тыс. долларов, то сейчас – уже от двенадцати. «Акцент» здесь даже немного опередил «КИА-Спектра». При равной мощности мотора салон и багажник у него скромнее, зато базовая комплектация МТ1 побогаче – гидроусилитель, магнитола с четырьмя колонками, кондиционер. При этом всего на 200 долларов дороже оказывается уже следующая версия конкурирующей «Спектры» – оборудование у этих автомобилей отличается, но по его количеству и ценам они сегодня очень близки.



MITSUBISHI COLT

ЗР, 2004, № 12

1,3–1,5 л, 95–109 л.с.

$15 590–18 650

Этот автомобиль уже из следующей ценовой группы – для тех, у кого в кармане 15 тыс. долларов и больше. Вероятно, если бы в России стали продавать бюджетные «кольты» с 1,1-литровыми моторами, цены были ниже и комплектации беднее. А тут «японец» даже в базовом варианте «Инвайт» (Invite) снабжен достойным набором – фронтальные подушки безопасности, ABS, электроусилитель руля, иммобилайзер и центральный замок с дистанционным управлением. Хватает и «помощников», создающих комфортные условия: кондиционер, подогрев сидений, электростеклоподъемники и зеркала с обогревом, CD-магнитола и шесть динамиков. Двигатель объемом 1,3 л, но по-японски шустрый – 95 «лошадок» везут тонну «железа» бодро.



RENAULT MODUS

ЗР, 2006, № 2

1,2–1,4 л, 75–100 л.с.

$16 699–20 879

Французский одноклассник «японца» (и близкий по концепции) стоит дороже, хотя под капотом моторчик объемом всего-то 1,2 л, да и силенок у него значительно меньше. Присмотримся к базовой комплектации «Аутентик» (Authentique). Две фронтальные подушки, ABS, а вот на безопасности задних пассажиров сэкономили – подголовники в этой версии не предлагают даже как опцию. Такое можно простить недорогим автомобилям, но когда речь идет о машине далеко за 15 тыс. долларов – как-то странно. Кроме того, нет ни электрических стеклоподъемников, ни кондиционера, ни даже простенькой магнитолы.

FORD FOCUS 3Р, 2006, № 5

1,4–2,0 л, 80–145 л.с., дизель 1,8 л, 115 л.с.

$11 720–16 360

Всеволожская модель сегодня – один из лидеров в номинации «цена-качество». Пожалуй, он один из первых и по длине очередей: в столице, например, дилеры записывают на «Фокус» в самой скромной комплектации «Амбиент» (Ambiente) на… начало 2007-го. Терпеливые получат трехдверный хэтчбек со скромным мотором 1,4 л, но с неплохим для машины, стоящей меньше 12 тыс. долларов, набором дополнительного оборудования. Подушка безопасности, два электростеклоподъемника, центральный замок, водительское сиденье регулируется по высоте, рулевая колонка предполагает два положения.



MAZDA 3 3Р, 2006, № 4

1,6–2,0 л, 105–150 л.с.

$16 900–23 600

Начинкой «трешка» не отличается от «Фокуса» – машины построены на одной платформе. При этом цены значительно выше «фордовских». «Мазда» отчасти оправдывает свою дороговизну более продолжительной гарантией, броской внешностью и чуть меньшими очередями. Кроме того, список модификаций «трешки» начинается с мотора 1,6 л, богаче набор оборудования и систем, установленных в базовой комплектации (Base), – фронтальные и боковые подушки, «шторки» для защиты головы и ABS. А вот список заводских опций намного скромнее, чем у «Форда», – цвет «металлик» ($400) и кондиционер ($1000). Кстати, в модельном ряду «Мазды-3» седаны дешевле пятидверных хэтчбеков.



VOLKSWAGEN GOLF 3Р, 2004, № 10

1,6–2,0 л, 102–150 л.с., дизель 1,9–2,0 л, 105–140 л.с.

$17 944–27 320

«Гольф» (вместе с универсалом «Гольф-плюс») подешевел – с прежних цен российским покупателям скинули 8%. Теперь самый простой «Фольксваген» так называемого гольф-класса стоит меньше 18 тыс. долларов. Кузов, естественно, трехдверный; в списке стандартного оборудования – электростеклоподъемники, электрозеркала с обогревом, центральный замок с дистанционным управлением, ABS и шесть подушек. На этом блага, которые предлагает покупателю «Гольфа», заканчиваются. Литые диски, спортивные сиденья, круиз-контроль, полуавтоматический кондиционер «Климатик», биксеноновые фары и многое другое в названную сумму не вошли.



кондиционер. Именитые фирмы часто стараются сэкономить на дополнительном оборудовании и тем самым снизить цену, чтобы завлечь клиентов. Не столь престижные, наоборот, частенько балуют покупателей бюджетных версий пусть не шикарным, но неплохим набором полезных устройств и систем. Иногда по одной цене продают машины разных классов – минимально оснащенный большой седан и богато оборудованный маленький хэтчбек.

ИЩЕМ ДОСТУПНОЕ

Дешевую версию, скорее всего, придется заказывать и ждать порой дольше многих остальных. Впрочем, не факт, что, когда автомобиль попадет к дилеру, цена его не будет выше. Пару сотен долларов могут накинуть за металлический цвет или какую-нибудь случайную опцию.

Дешевые комплектации часто «дорожают» прямо в автосалонах. Еще до продажи на эти машины устанавливают сигнализацию, «музыку», литые диски – стоимость деталей и работ, естественно, прибавляют к рекомендуемой производителем сумме.

Наверняка кто-то остановится именно на самой скромной комплектации, а для остальных она станет отправной точкой при выборе более дорогой. Возьмем машины из разных классов и ценовых групп и посмотрим, что за «минимумы» предлагают производители. □

ЦЕНЫ АВТОМОБИЛЕЙ И ОБСЛУЖИВАНИЯ

Модель	Тип кузова	Двигатель	Цена	Гарантия	Периодичность ТО	Цена нормочаса
Daewoo Matiz	хэтчбек	0,8 л МКП STD	$7 000	1 год/ 20 тыс. км	10 тыс. км	около $25
Chevrolet Spark	хэтчбек	0,8 л МКП Direct	$8 590	2 года без огранич. пробега	15 тыс. км	около $35
Hyundai Getz	хэтчбек	1,1 л МКП GL	$10 590	3 года/ 100 тыс. км	15 тыс. км	около $40
Skoda Fabia	хэтчбек	1,2 л МКП Junior	$11 880	2 года без огранич. пробега	15 тыс. км	около $30
KIA Spectra	седан	1,6 л МКП «Норма»	$11 500	2 года / 100 тыс. км	15 тыс. км	около $30
Hyundai Accent	седан	1,5 л МКП GL MT1	$12 000	3 года/ 100 тыс. км	10 тыс. км	около $30
Mitsubishi Colt	универсал	1,3 л МКП Invite	$15 590	3 года/ 100 тыс. км	15 тыс. км	около $55
Renault Modus	универсал	1,2 л МКП Authentique	$16 669	2 года без огранич. пробега	15 тыс. км	около $30
Ford Focus	хэтчбек	1,4 л МКП Ambiente	$11 720	2 года/ 100 тыс. км	20 тыс. км	около $45
Mazda 3	седан	1,6 л МКП Base	$16 900	3 года/ 100 тыс. км	20 тыс. км	около $45
Volkswagen Golf	хэтчбек	1,6 л МКП Trendline	$17 944	2 года без огранич. пробега	15 тыс. км	около $45
Toyota Avensis	седан	1,8 л МКП Terra	$24 200	3 года/ 100 тыс. км	10 тыс. км	около $40
Chery B11	седан	2,0 л МКП B1	$23 200	3 года/ 100 тыс. км	10 тыс. км	около $25

Примечание. *Цены указаны по курсу на момент подготовки материала.*

TOYOTA AVENSIS

ЗР, 2004, № 9

1,8–2,4 л, 129–163 л.с.

$24 200–35 400

В среднем классе даже самые простые модификации уже не назовешь голыми. «Авенсис» с кузовом седан в минимальной комплектации «Терра» (Terra) не исключение – электростеклоподъемники, кондиционер, магнитола с восемью динамиками, семь подушек, круиз-контроль, центральный замок, управляемый с брелока, ABS. В салоне намеки на респектабельность – руль и рычаг КП, обтянутые кожей, отдельные элементы интерьера с вставками под дерево. Мощности двигателя вполне хватает для комфортного передвижения. В общем, хороший средний уровень.



CHERY B11

ЗР, 2005, № 9

2,0–2,4 л, 125–129 л.с.

$23 200–31 200

Автомобили из Поднебесной пока составить достойную конкуренцию не могут – на рынке их немного, да и качество не дотягивает до европейского, японского и корейского. В начальной версии «Чери-B11» – 125-сильный двигатель, климат-контроль, ABS, электропакет. Правда, подушки только фронтальные. По комплектации и цене «китаец» не сильно отличается от того же «Авенсиса», зато превосходит его размером, конкурируя, скорее, с «Кэмри».







№8 (902) АВГУСТ 2006

Обзор отличный!

За рулем

ŠKODA ROOMSTER

ВКЛЮЧИТЕ ВООБРАЖЕНИЕ

с. 38



ДО МАГАДАНА НА ВОСЬМИ РОССИЙСКИХ ВСЕДОРОЖНИКАХ

с. 278

СТРЕМЛЕНИЕ К СОЛИДНОСТИ

с. 28



ISSN 0321-4249
06008
9 770321 424007



СОДЕРЖАНИЕ

ЖУРНАЛА «ЗА РУЛЕМ» №8 – 2006





98 148
210 216





АВТОМОБИЛИ НОМЕРА

Список дилеров, продающих автомобили, о которых рассказано в этом номере журнала, – на с. 313.

*Грузовик. **Автобус.

ПРИГЛАСИТЕ ЗАМОРСКОГО НАСТАВНИКА

Час пик. Обыкновенный перекресток в Берлине. Город наводнен футбольными фанатами со всего мира… Но автомобили стоят «в линеечку» – никому не приходит в голову выехать на пустующую чужую полосу или пристроиться за автобусом. Потому что здесь правит Закон.

Да, Берлин – не Москва! Но представляю, какой кошмар творился бы на наших улицах, случись финальный матч футбольного первенства планеты не в немецкой, а в российской столице! Увы, организовать нормальное уличное движение наша ГАИ не способна. Для этого нужны знания и желание. Похоже, ничего этого у нынешнего руководства МВД нет!



Недавнее обращение министра к сотрудникам ГАИ – лишнее тому подтверждение. Цитирование страшных цифр, порожденных в том числе бездарной организацией движения, сильно напоминает рапорт недавних времен об отдельных недостатках на фоне всеобщих достижений. И удобно ли министру упоминать про честь, доблесть и морально-этические нормы, когда во всей России не найти ни одного серьезного перекрестка, на котором навели бы истинный порядок!

Мы отвыкли думать. Мы принимаем идиотские решения! Если хам едет по газону, нам проще заасфальтировать газон! Если водители не соблюдают правила – придумываем новые! А результат – как в футболе: не получается! Может быть, пришла
...го на-
...ка?
...дела
...айней
...етных
...низа-
...пере-
...елен-
...рест-
...одно-
...мзду
...азме-
...т ли
...оит и

при оформлении протоколов после ДТП? И неужели не ясно, что тот, берлинский перекресток в итоге зарабатывает куда больше? Машины едут быстрее, аварий нет, а водители и пассажиры здоровы и спокойны, поскольку знают – их охраняет Закон.

От ГАИ при ее нынешнем руководстве вряд ли можно ждать перемен – скорее мы пробьемся на очередной футбольный форум. Но в наших с вами силах начать менять ситуацию с другого конца! Тот, кто искренно хочет видеть на наших дорогах принятый в мире порядок, без трагедий и хамства, без страха и тревог за жизнь, просто обязан забыть о диких привычках обгонять справа, ездить «против течения» и не замечать включенный поворотник соседнего автомобиля. Давайте добровольно прекратим дурацкую борьбу за «место на перекрестке» – оставим состязания спортсменам. У них это получится лучше.

«Помоги, а не вреди!» – вот, на мой взгляд, девиз каждого порядочного человека, каждого нормального водителя. Очень хочу, чтобы им руководствовались и сотрудники ГИБДД – давно пора пригласить для них заморского наставника!

П. МЕНЬШИХ

Отчет о конференции главного редактора читайте на с. 274.



FIAT GRANDE PUNTO

- Двигатель – бензиновый; число цилиндров, клапанов и рабочий объем – 4х8х1368 см³; мощность – 57 кВт/77 л.с. при 6000 об/мин; максимальный крутящий момент – 115 Н·м при 3000 об/мин.
- Трансмиссия – переднеприводная; коробка передач – механическая 5-ступенчатая.
- Кузов – 5-местный 5-дверный; база – 2510 мм; габарит (длина х ширина х высота) – 4030х1687х1490 мм; объем багажника – 275 л. Колеса – 175/65R15, 185/65R15.
- Максимальная скорость – 165 км/ч; разгон до 100 км/ч – 13,2 с; расход топлива в смешанном европейском цикле – 6,1 л/100 км.

ТОЧЕЧНЫЙ УДАР

…грозит нанести ФИАТ, представляя на Московском автосалоне модель «Гранде Пунто».

Новинка принимает эстафету у старого «Пунто», который разошелся по миру многомиллионным тиражом. Молодой «итальянец» дебютировал прошлой осенью, и вот спустя год после мировой премьеры он засветится в России.

Создавали новый «Пунто» не без влияния современной высокой (в смысле габаритов) моды. И приставка «гранде» появилась неслучайно – «большая точка» превзошла прежнюю модель во всех измерениях. Естественно, в салоне стало свободнее, поклаже отвели дополнительные литры багажника. Покупатель может выбирать между 3- и 5-дверным вариантом. Над обликом «Пунто» вместе с дизайнерами ФИАТа трудились мастера ателье Джуджаро. Характерные черты предшественника заиграли в новых формах и получился… типичный «итальянец». В интерьере особо въедливо подошли к деталям и материалам. Взять хотя бы панорамную крышу из двух стеклянных панелей – неподвижной задней и передней с электроприводом, открывающейся всего за 7 секунд.



В палитре двигателей два бензиновых – восьмиклапанные объемом 1,2 и 1,4 л и мощностью, соответственно, 65 и 77 л.с. и четыре турбодизеля из семейства «Мультиджет» (Multijet). Два из них – объемом 1,3 л, 75- и 90-сильный (у последнего турбина с изменяемой производительностью) и два – объемом 1,9 л – 120 и 130 л.с. Само собой понятно, что разработчики уделили много внимания безопасности. В арсенале многочисленные электронные системы – от антиблокировочной до помогающей трогаться в горку, семь подушек, «мягкая» передняя часть кузова для зазевавшихся пешеходов и «Изофикс» детям.

У нового «Гранде Пунто» хорошие задатки и привлекательная цена, в Европе он пользуется спросом. Приживется ли «итальянец» в России? Дождемся салона… и точка!

ТРЕТЬЕ АВГУСТА – ВАШ ДЕНЬ!

Четыре месяца – с апреля по июль – в редакции принимали и тщательно обрабатывали письма наших читателей с заполненными анкетами. В этом году во второй раз лауреатов престижного конкурса «Гран-при «За рулем» должны назвать сами читатели – именно они составляют представительное народное жюри. Чтобы стать его членом, надо было внимательно изучить и заполнить анкету и принять участие в выборе автомобилей, которые уже в начале сентября отметят почетными призами. Чтобы ответить на все вопросы анкеты, предстояло изрядно подумать, потратить время, но это не остановило членов жюри – к началу июля в редакции обработали свыше 35 тысяч анкет! Напомним: по условиям конкурса трое читателей – членов жюри получат в подарок три автомобиля; в этом году это будут модели-победители в номинациях B, C и D. Фамилии счастливчиков станут известны во время розыгрыша, который пройдет в редакции в присутствии членов специальной комиссии в 12 часов дня 3 августа. За ходом розыгрыша, кстати, в режиме реального времени можно наблюдать на сайте журнала **www.zr.ru.** О том, кому достались главные призы, мы расскажем в следующем номере ЗР.

УЛЫБКА В ПОМОЩЬ ПДД



К 70-летию ГАИ в Москве и других городах проходит необычный конкурс – «Золотые дорожные поговорки», участие в котором может принять любой водитель и пешеход. Организаторы этого конкурса профилактики безопасности движения посчитали, что, когда люди улыбаются, они обязательно выполняют правила! Лучшие шутки, пословицы, поговорки в течение лета звучат по радио, публикуются в ряде газет. Лучшие плакаты на время украсили улицы Москвы.



«БОШ» – АВТОВАЗУ



Соглашение подписывают председатель совета директоров компании «Роберт Бош» Франц Ференбах и генеральный директор ОАО «АВТОВАЗ» Игорь Есиповский.

АВТОВАЗ и «Бош» подписали соглашение о партнерстве на 2006–2007 гг. Фирмы продолжат многогранное сотрудничество, в том числе по разработке новых автомобилей на унифицированной платформе классов B и C, созданию современного дизельного двигателя, адаптации ABS к российским моделям и контроллеров к новым моторам 1,4 и 1,6 л. Наряду с этим получит развитие локализация производства компонентов «Бош». В Саратове уже выпускают для АВТОВАЗа блоки управления, датчики кислорода, датчики массового расхода воздуха, катушки и свечи зажигания.

БИБЕНДУМ НЕ ЗНАЕТ ПАУЗ

Уже не первый год «Мишлен» проводит большой конкурс Challenge Bibendum, где оцениваются экологичные автомобили и технологии. В нем принимают участие почти все ведущие производители, и победа здесь весьма престижна. В этом году один только «Даймлер-Крайслер» представил восемь новинок, в числе которых три работают на водороде, две – на природном газе, а одна – на топливе, синтезированном из биомассы. В число конкурсантов попали особо экономичный «Бионик-Кар», созданный по образу и подобию экзотической рыбки-кузовка, и «Смарт» с гибридным силовым агрегатом. Это дизель и электромотор мощностью 30 и 20 кВт соответственно.



КОРОТКО

■ ГАЗ приобретает у «Рено-Тракс» лицензию и оборудование для выпуска на предприятии «Автодизель» моторов «Рено Dci11», соответствующих нормам Евро III и IV. Планируемые объемы производства – до 20 000 в год, причем потребителями будут «Урал», МАЗ и АвтоКрАЗ.



■ Старейший автомобильный журнал Autocar иногда сравнивает машины по времени разгона с места до 100 миль в час (160 км/ч) с последующим торможением до полной остановки. Отныне этот рейтинг возглавит «Бугатти-Вейрон», затративший лишь 9,9 с. Для сравнения: «Порше-911 турбо» – 12,5, «Ламборгини-Галлардо» – 13,65, «Форд-Фокус ST» – 21,35 секунды…

■ Возможно, у нас появятся индийские «Тата-Индика» местной сборки, если МЭРТ даст согласие ТагАЗу на импорт комплектующих для этой модели в режиме промышленной сборки. В Таганроге, где собирают «Хёндай», недовольны объемами и нестабильностью поставок, хотят диверсифицировать производство.





ВЕЧНЫЙ «ПРОХОДИМЕЦ»

«Гелендеваген» можно смело отнести к немногим практически бессмертным автомобилям: он эволюционирует с 1979 года!

Итак, посмотрим, чем отметит легендарный вседорожник, используемый у нас большей частью как наилучший автомобиль охраны VIP-персон, свое 27-летие.

Если говорить о внешности, то здесь неожиданностей не замечено. Абсолютно узнаваемый «сапожок», в том числе и с электрогидравлически убираемым верхом в версии кабриолет. А вот краска стала другой, но чтобы понять это, нужно отважиться… нацарапать гвоздем неприличное слово. Не выйдет, и не потому, что внутри бравые ребята – просто теперь это сверхтвердое покрытие на основе нанотехнологий. Сиденья заднего ряда оборудованы креплениями «Изофикс» для детского кресла: быть может, как раз охране и доверят отвезти продолжателя VIP-династии в элитный детский сад.

Опять же, даже посмотрев новинке в глаза, не заметишь, что они теперь могут светить не только вперед, но и вправо-влево, в том числе адаптивными стали и противотуманные фары.

Под капотом G500 осталась старая добрая «восьмерка» мощностью 296 л.с., кому мало – заказывайте G55 AMG, в котором на 180 «лошадок» больше. А вот «бюджетный» G320CDI получил новый легкосплавный турбодизель с пьезоинжекторами, выполняющий нормативы Евро IV и оснащенный необслуживаемым сажевым фильтром на выхлопе.

MERCEDES-BENZ G 320 CDI

- Двигатель – дизельный; число цилиндров, клапанов и рабочий объем – 6х24х2987 см³; мощность – 165 кВт/224 л.с. при 3800 об/мин; максимальный крутящий момент – 540 Н·м при 1600 об/мин.
- Трансмиссия – полноприводная; коробка передач – автоматическая 7-ступенчатая.
- Кузов – 7-местный 5-дверный; база – 2850 мм; габарит (длина х ширина х высота) – 4661х2007х1931 мм; снаряженная масса – 2445 кг.

ПРИЯТНОГО АППЕТИТА!

На совместном обеде глава концерна «Рено-Ниссан» Карлос Гон сказал крупнейшему акционеру «Дженерал моторс» Керку Керкоряну (10% акций), что компания не прочь прикупить до 20% капитала «Джи-Эм». Учитывая тяжелое финансовое положение концерна, тот рекомендовал его президенту Рику Вэгониру не упускать шанс поправить дела (речь идет о вливании почти трех миллиардов долларов). «Партнерство принесет пользу концерну и его акционерам», – писал Керкорян. Можно сказать, польза уже есть. Утечка информации в СМИ вызвала рост курса акций «Джи-Эм» на 9,22%! Но и возможности такого альянса много спорят.

«АЭРОПОРТ ЭКСПРЕСС»

Российское представительство шведской компании People Travel Group организует в Санкт-Петербурге круглосуточное автобусное сообщение с аэропортами «Пулково-1» и «Пулково-2». Восемь автобусов «Скания-Омни Линк» питерского производства вместимостью по 50 человек будут в режиме экспресса отправляться от станции метро «Пушкинская» и «Технологический институт».



Руководители компаний: А. Муров (слева) и К. Литтцель довольны.

ЛАМПОЧКА В ЗАКОНЕ

В Евросоюзе вступил в силу закон (Правило R48, дополнение 07), согласно которому все вновь разрабатываемые с 1 августа 2006 года автомобили должны обеспечить водителям возможность менять лампочку в фаре, пользуясь только инструкцией и комплектом прилагаемого инструмента. Вмешательство законодателей не случайно. В некоторых моделях простая операция невозможна без посещения сервиса с потерей времени. Например, у «Ауди-А4» на это уходит 24 минуты, у «Форда-Фиеста» – 45, в «Рено-Модюс» вообще сначала надо снять весь пластиковый бампер.



СДЕЛАЮТ НА ГАЗЕ

По заявлению губернатора Нижегородской области Валерия Шанцева, компания Magnetto намерена создать с ГАЗом совместное предприятие по производству кузовных деталей для концерна «Фольксваген». Это обойдется ей всего в 22 млн. евро, тогда как строительство завода с нуля потребовало бы в пять раз больше.

Итальянская группа Magnetto располагает в мире 35 заводами и специализируется, на производстве штампованных кузовных деталей и колесных дисков.

НЕ НАШ «СЕБРИНГ»



Знакомый нам «Крайслер-Себринг» скоро обретет газовскую эмблему, а в Лондоне уже стартовала модель следующего поколения.

Интересно, кто из них появится раньше? Американский планируют продавать в Европе с середины будущего года. Зрительно новинка имеет черты «Кроссфайра» и «Эйрфлайта» – концепт-кара 2003 года. Впрочем, внешний вид можно оценить по фото, а вот заглянуть внутрь постараемся помочь.

Под капотом американской версии будут устанавливать «шестерки» рабочим объемом 3,5 или 2,7 л и 2,4-литровую «четверку». А вот в Европу попадут варианты с 2,7-литровым бензиновым или 2-литровым дизельным моторами. Под стать двигателям будут и задние тормоза: либо дисковые, либо барабанные.

Спинка заднего сиденья сможет складываться по частям, превращая седан в подобие хэтчбека. И это разумно: штатный объем багажника 390 л не поражает воображение.

Из изюминок отметим аудиосистему со встроенным жестким диском объемом 20 ГБ, навигатор, объединенный с телевизором, и подогреваемые/охлаждаемые... подстаканники.

CHRYSLER SEBRING

- Двигатель – бензиновый; число цилиндров, клапанов и рабочий объем – 6х24х2736 см³; мощность – 142 кВт/190 л.с. при 6400 об/мин; максимальный крутящий момент – 298 Н·м при 4000 об/мин.
- Трансмиссия – переднеприводная; коробка передач – автоматическая 6-ступенчатая.
- Кузов – 5-местный 4-дверный; база – 2765 мм; габарит (длина х ширина х высота) – 4842х1808х1498 мм; объем багажника – 390 л; снаряженная масса – 1522 кг. Колеса – 215/65R16.
- Расход топлива в городском/загородном циклах – 10,9/8,1 л/100 км.

КОРОТКО

В Дьёре (Венгрия) стартовало производство нового купе «Ауди-ТТ». При трехсменной работе 800 человек сумеют до конца года собрать 20 000 новых машин. Старт потребовал инвестиций в 230 млн. евро. Сложность автомобиля заметно возросла, но время монтажа, напротив, существенно сократилось.



Проводя очередной опрос в автосалонах, маркетологи «Хёндай» интересовались не только автомобильными предпочтениями потенциальных покупателей, но и тем, какие автомобильные издания они читают. Самым популярным среди приверженцев корейской марки оказался журнал «За рулем». «Хёндай» – сегодня среди лидеров российского рынка, а ее приверженцы читают «За рулем». Знают: плохого не посоветует.

После двухмесячного пребывания под стражей глава компании «Хёндай» 68-летний Чунг Монг Ко был отпущен до суда под залог в один миллиард вон (около 828 000 евро) и вернется к своим обязанностям. Г-н Чунг признал свою вину, но обвинение в нецелевом расходовании более 100 миллиардов вон с него не снято. Теперь все решит суд...

На конвейере АВТОВАЗа началась сборка в небольших количествах «Калины» с кузовом хэтчбек. Каждый автомобиль первой партии собирали при участии конструкторов и технологов. Редакция ЗР уже располагает таким хэтчбеком.



МАРИЯ ШАРАПОВА ПРЕДСТАВЛЯЕТ...

В ближайшие годы ни одна премьера «Ленд-Ровера» не обойдется без нашей теннисистки.

Вот и в Лондоне «Фрилендер» второго поколения представляла наша суперзвезда. Новинка появится на европейском рынке уже в конце нынешнего года и сможет, как утверждают ее создатели, не только доставлять удовольствие на шоссе, но и преодолевать любое бездорожье. Что ж, будет что проверить нашим испытателям...

А пока – заочное знакомство. «Фрилендер-2» получил пару новых моторов. Это 3,2-литровая рядная бензиновая «шестерка» и 2,2-литровый турбодизель мощностью 160 л.с. Особенностью бензинового мотора стала чрезвычайная компактность, позволившая установить его поперек моторного отсека – необычное решение в классе вседорожников. Как и максимальная скорость, потребовавшая разбить шкалу спидометра более чем на 20 делений! С этим двигателем можно буквально улететь со светофора, зато с дизелем – изрядно сэкономить на топливе. Он потребляет всего 7,5 л/100 км.

Постоянный полный привод оборудован умной системой Terrain Response. Она позволяет водителю не ломать голову над тем, какой режим выбрать – достаточно нажатием кнопки указать тип бездорожья.

Новинка прибавила в длине всего 50 мм, но это позволило увеличить объем багажного отделения на 38%! Притом пассажиры тоже получили заметно больше свободы. Над головами седоков может оказаться бездонное небо, если выбрать версию с панорамной стеклянной крышей. Водитель же сможет вдоволь наиграться с многочисленными электронными помощниками: датчиком дождя, адаптивным ксеноновым светом и многим другим.

LAND ROVER FREELANDER

- Двигатель – бензиновый; число цилиндров, клапанов и рабочий объем – 6x24x3192 см³; мощность – 171 кВт/233 л.с. при 6300 об/мин; максимальный крутящий момент – 317 Н·м при 3200 об/мин.
- Трансмиссия – полноприводная; коробка передач – автоматическая 6-ступенчатая.
- Кузов – 5-местный 5-дверный; база – 2660 мм; габарит (длина х ширина х высота) – 4500x1910x1740 мм; объем багажника – 755/1670 л; снаряженная масса – 1770 кг. Дорожный просвет – 220 мм. Колеса – 235/55R19.
- Максимальная скорость – 200 км/ч; разгон до 100 км/ч – 8,9 с; расход топлива в смешанном европейском цикле – 11,2 л/100 км.



СУБЭКСТРИМ

Эти спортивные трехколесные автомобильчики строит для любителей экстрима небольшая калифорнийская фирма. «Суб G1» весит лишь 330 кг, но при этом оснащен двухцилиндровым мотором «Сузуки» в 130 л. с., чего вполне достаточно для преодоления первой сотни за 3,5 с после старта. Ощущения пилота, вероятно, самые экстремальные, иначе трудно объяснить реальность заявленной цены – около 65 000 евро!

КОРОТКО

- Прошлый год оказался весьма успешным для ОАО «КамАЗ» – выпуск продукции увеличился в 3,25 раза и составил 60% общего объема производства машиностроительной отрасли Татарстана. Получена прибыль 133,4 млн. рублей, которая направлена в резервный фонд компании. Как результат, рыночная стоимость КамАЗа возросла на 96%. В планах на 2006 год – увеличение гарантии на автомобили с 50 до 65 тыс. км или 18 месяцев эксплуатации.

- В рамках «Фестиваля скорости» в Гудвуде на крикетном поле создана экспозиция из 10 легендарных гоночных автомобилей прошлого века – по одному из каждого десятилетия: «Феррари», «Рено», «Мазерати», «Мерседес-Бенц»... Одно только – модели выполнены не из металла, а из... песка.



- Европейские законодатели разрешили с июля установку на грузовиках и автобусах спе-



циальных осветительных приборов, облегчающих движение задним ходом при парковке ночью. Фирма «Хелла» уже разработала такие фары «Комет-450», «Комет-550» и «Ультра-Бим», которые внешне весьма похожи на противотуманки аналогичных моделей.



MAZDA 3MPS

- Двигатель – бензиновый с турбонаддувом; число цилиндров, клапанов и рабочий объем – 4х16х2261 см³; мощность – 184 кВт/250 л.с. при 5500 об/мин; максимальный крутящий момент – 380 Н·м при 3000 об/мин.
- Трансмиссия – переднеприводная; коробка передач – механическая 6-ступенчатая.
- Кузов – 5-местный 5-дверный; база – 2640 мм; габарит (длина х ширина х высота) – 4435х1765х1465 мм. Колеса – 215/45R18.
- Максимальная скорость – 250 км/ч; разгон до 100 км/ч – 6,1 с; расход топлива в смешанном европейском цикле – 9,7 л/100 км.

СТАРТ НА СЧЕТ ТРИ

«Мазда» выпустила заряженную версию на базе «трешки».

Одной из заметных премьер грядущего Московского автосалона станет новая спортивная модель – «Мазда-3MPS» (Mazda Performance Series). Самый мощный в ряду «трешек» пятидверный хэтчбек отличают атлетические формы. Переднюю часть, по примеру «Мазды-6MPS», венчает развитая пятиугольная решетка радиатора и дополнительный нижний воздухозаборник, крылья раздались на 20 мм, на порогах – пластиковый обвес и в довершение – 18-дюймовые легкосплавные диски. Корму украшает оригинальный бампер, спойлер – с дополнительным стоп-сигналом.

Под капотом чудо техники – 250-сильный бензиновый двигатель MZR 2,3 DIZI с непосредственным впрыском, турбонаддувом и интеркулером. Своему монстру разработчики сосватали 6-ступенчатую механическую коробку – кстати, такую же, как и на спортивной «шестерке». Чтобы уместить «славную парочку» в подкапотном пространстве, коробку сделали компактной – трехвальный агрегат в длину не превосходит традиционный с пятью передачами.

Под бешеный ритм, который задают 250 «лошадей», тщательно настраивали и шасси. На 60% увеличили жесткость передней и задней подвесок, установив более мощные стабилизаторы поперечной устойчивости. Подобрали соответствующие характеристики пружин и амортизаторов. От неприятностей водителя оберегают мощные дисковые тормоза и полный набор электронных систем, а при аварии его и пассажиров защитит жесткий кузов с заданными зонами деформации, ремни с преднатяжителями и подушки.

У СТОЛИЦЫ – «АВТОДРОМ МОСКВА»

Свершилось то, чего так долго ждали любители автоспорта. Рядом со столицей открылась гоночная трасса «Москва». Впервые в истории российского автоспорта все команды разместились в стационарных боксах, а зрители могли наблюдать за происходящим на трассе из гостевых зон на стационарных трибунах. И пусть это был не этап чемпионата страны – значимость события для отечественного автоспорта от этого не стала меньше.

На новой кольцевой гоночной трассе «Автодром Москва» (таково ее официальное название) проходили расширенные тесты Российской Суперсерии, включавшие и учебную гонку. Участвовали болиды формулы 1600, формулы «Русь» и несколько автомобилей «Хонда-Сивик». Организаторы и участники опробовали новую трассу, отладили работу судейских постов, всех систем и служб обеспечения. Будем считать – начало положено.



КОРОТКО

- В рамках «Дней Швеции» в Самарской области АВТОВАЗ посетил чрезвычайный и полномочный посол Йохан Муландер. Вот дословно его мнение о заводе, где собирают «Калину»: «Производство очень впечатляющее, и сам автомобиль мне понравился: симпатичный, компактный. Моя первая машина была ВАЗ-2101, она – как первая любовь, вспоминаю ее с особой теплотой. АВТОВАЗ уникален и интересен тем, что здесь большая внутренняя интеграция».

- Папа выбрал «Вольво». Речь не об очередном «папамобиле», а о машине для личного пользования Его Святейшеством Бенедиктом XVI. Она была передана ему в Ватикане в дар вице-президентом «Вольво» Гэри Кинеем. Автомобиль имеет 8-цилиндровый двигатель, окрашен в темно-синий цвет снаружи и светлый внутри.



- В китайских автомобилях, вероятно, скоро появятся навигаторы, которые будут использовать собственную спутниковую систему Compass. КНР намерена создать альтернативу существующим американской GPS, российской ГЛОНАСС и европейской «Галилео».

- Как сообщает ИТАР-ТАСС, завод «Форда» во Всеволожске временно лишили таможенных льгот при ввозе комплектующих. Такое решение Федеральная таможенная служба РФ приняла в связи с невыполнением компанией соглашения с МРЭТ о локализации производства запасных частей до 40%.



ВСЕ НА РОДЕО!

Малоизвестная на нашем рынке японская фирма «Исудзу» получила на Королевском Норфолкском автошоу тройную награду за новый пикап «Родео Денвер».



Автомобиль способен перевозить тонну груза в своем кузове, но его основная задача – служить «лайфстильным» транспортом – то, что для настоящих джентльменов. Именно в этом качестве он регулярно собирает золотые трофеи на самых разных презентациях.

Очередная версия 2006 года получила новый 3-литровый турбодизель мощностью 131 л.с., который, впрочем, можно форсировать до 155 л.с., если заказать опцию Prodrive Performance Pack. В этом случае крутящий момент тоже заметно подрастет и составит солидные 350 Н·м. В переводе на особо ценимые джентльменами секунды набора первой сотни километров в час это составит ни много ни мало 4,4 с выигрыша!

Автомобиль комплектуют либо механической, либо автоматической коробкой передач, причем в последнем случае она оснащена режимами power и 3rd start. На сухом асфальте первый как раз и позволяет улететь первым с перекрестка, второй же, напротив, предотвращает возможную пробуксовку.

ISUZU RODEO DENVER

- Двигатель – дизельный; число цилиндров, клапанов и рабочий объем – 4x8x2999 см³; мощность – 96 кВт/131 л.с. при 3800 об/мин; максимальный крутящий момент – 280 Н·м при 2000 об/мин.
- Трансмиссия – полноприводная; коробка передач – механическая 5-ступенчатая.
- Кузов – 5-местный 4-дверный; база – 3050 мм; габарит (длина х ширина х высота) – 4900x1800x1735 мм; грузоподъемность – 1055 кг; снаряженная масса – 1845 кг. Дорожный просвет – 225 мм. Колеса – 245/70R16.
- Максимальная скорость – 155 км/ч; разгон до 100 км/ч – 16,8 с; расход топлива в смешанном европейском цикле – 9,2 л/100 км.

Полный привод с жестко подключаемым передним мостом позволяет манипулировать режимами 2WD и 4WD на скорости до 100 км/ч (!), останавливаться нужно, лишь когда необходимо включить понижающий ряд в раздаточной коробке.

Что же касается собственно джентльменского набора, то обладатель «Родео» сможет похвастаться «полным электропакетом», аудиосистемой с шестью динамиками, климатической установкой с антиаллергенным фильтром, креплениями «Изофикс» для детских кресел, системами ABS, EBD и многими другими атрибутами крутого «стиля жизни».

ПРОЕКТИРУЮТ «ФОРМУЛУ»

«Тойота» вместе с сетевым журналом Designet.ru объявила о своих проектах Designers Night Party и Designers Days Moscow – 2006 в рамках Московского автосалона, которые будут показаны там 30–31 августа и 1 сентября. Тогда же состоится награждение победителя конкурса «Российский гоночный автомобиль класса «Формула GT» для молодых российских дизайнеров. Главный приз – год бесплатного обучения в дизайн-школе Istituto Europeo di Design в Турине.

КОРОТКО

В Австрии начат серийный выпуск новых роботизированных 6-ступенчатых коробок передач «Изитроник» для автомобилей GM и ФИАТ. Новинка с легкостью переключает передачи под нагрузкой до 320 Н·м, что делает ее пригодной для машин разных классов.

С июля в Набережных Челнах прекращен выпуск «Оки» – карбюраторная микролитражка нормам Евро II не удовлетворяет. А вот серпуховчане попытаются продавать свое детище с моторчиком китайского производства, выпускаемым по японской лицензии. Такая малышка потянет уже на 4500 долларов. Впрочем, в Серпухове надеются, что уж 20 000 покупателей в год как-нибудь найдут. ЗМА же собирает на освободившихся площадях «Саньён-Рекстон», а в перспективе и пару моделей ФИАТа. Ну и, конечно, в программе на какое-то время – запчасти для «Оки».

В Австрии полицейский радар засек нарушителя, двигавшегося со скоростью 56 км/ч (вместо разрешенных 40)… задним ходом. Провели даже испытания, чтобы убедиться в исправности прибора. Оказалось, автоматическая коробка действительно позволяет этой модели столь быстро пятиться назад. Нарушитель все-таки получил «квиток» на 29 евро за слишком быструю езду.

СТО НА СТО



В 2009 году исполнится 100 лет британской фирме «Морган», которая уже целый век не отходит от классического автомобильного силуэта. К юбилею фирма решила выпустить 100 купе «Аэромакс», до сих пор считавшихся лишь концептом. Сборка начнется в 2008 году, но уже сегодня толстосумы могут сделать и оплатить заказ, на что потребуется около 136 000 евро (разумеется, без учета российских таможенных сборов).

СНИМИТЕ ШЛЯПУ



...с БМВ-М6 – получится новый кабриолет.

BMW M6 CONVERTIBLE

- Двигатель – бензиновый; число цилиндров, клапанов и рабочий объем – 10х40х4999 см³; мощность – 373 кВт/507 л.с. при 7750 об/мин; максимальный крутящий момент – 520 Н·м при 6100 об/мин.
- Трансмиссия – заднеприводная; коробка передач – автоматическая 7-ступенчатая.
- Кузов – 2+2-местный 2-дверный; база – 2781 мм; габарит (длина х ширина х высота) – 4871х1855х1377 мм; объем багажника – 300–350 л. Колеса – 255/40ZR19, 285/35ZR19.
- Максимальная скорость – 250 км/ч; разгон до 100 км/ч – 4,8 с; расход топлива в смешанном европейском цикле – 15,2 л/100 км.

В классе больших и дорогих кабриолетов – новичок из Баварии. Подразделение BMW M Gmbh представило открытую версию на базе купе шестой серии.

В отделке салона разработчики совместили спортивный стиль с комфортом и роскошью представительского автомобиля. Специально для кабриолета разработали сиденья из дорогих материалов с хорошей боковой поддержкой. Кстати, пассажиры на втором ряду тоже усядутся вполне комфортно, конечно, насколько это возможно в кабриолете. Фирменный стиль всех моделей с литерой М – черные спидометр и тахометр с белыми цифрами и красными стрелками. По заказу на машину установят проекционный экран перед водителем.

От непогоды дорогой интерьер и его обитателей защищает трехслойный тент. Пространство между наружным прорезиненным слоем и потолком заполнено звуко- и теплоизоляционной полиуретановой пеной. Вертикальное заднее стекло с электроприводом можно поднять даже при опущенном тенте – наслаждаться свежим воздухом, не боясь сквозняков. Стоит нажать кнопку на пульте-ключе или передней панели, через четверть минуты М6 натянет крышу.

Сердце кабриолета – десятицилиндровый агрегат, раскручивающийся до 8250 об/мин и выдающий удельную мощность более 100 л.с./л. Реализовать все его возможности помогает «интеллектуальный» семиступенчатый «автомат» SMG. Но скакуна мало пришпорить, его надо и вовремя осадить – тормоза с композитными дисками останавливают кабриолет со 100 км/ч за 36 метров. Есть отчего снять шляпу!

«СИТРОЕН» В ПОМОЩЬ ДЕМОГРАФИИ

Правда, не нашей, не французской, а... немецкой. В Германии тоже с рождаемостью не ахти как, и там нашли новый способ стимулировать многодетные семьи. А именно – «ситроенами». К примеру, при покупке «Ксары Пикассо» два несовершеннолетних ребенка в семье дают право сэкономить 5500 евро, а трое – еще 1500! В итоге базовая версия достанется всего-то за 11 450 евро. Подобные скидки действуют и на некоторые другие модели. Скажем, С4 полегчает на 4500, а С8 – на 6000 евро.

КОРОТКО

- Гражданин Индии, задержанный дорожной полицией Объединенных Арабских Эмиратов в пьяном виде за рулем, по решению дорожного суда проведет месяц в тюрьме, выплатит солидный денежный штраф и к тому же подвергнется публичной порке.

- ГАЗ намерен создать четыре новые модели автомобилей на платформе «Крайслер-Себринг», вложив в разработку каждой по 100 млн. долларов собственных средств. Об этом сообщил директор по стратегии ОАО «Русские машины» Александр Филатов. До 2014 года планируется запустить в производство вседорожник, легкий коммерческий автомобиль, мини-вэн и рестайлинговую версию самого «Себринга».

- Берни Экклстоун ищет выход из сложившейся ситуации – в Германии, где запрещена табачная реклама, проходят два этапа формулы 1, а это прямой убыток. Он уже заявил, что хотел бы в будущем задействовать трассы в Мексике и Южной Корее.

- Это гнездо жаворонка, одно из нескольких, свитых... на «живой крыше» завода «Роллс-Ройс» в Чичестере, покрытой землей и засаженной разными травами. Ян Робертсон, президент «Роллс-Ройса», заявил, что «просто счастлив был узнать о выборе жаворонков».



- «Автотор» планирует вложить 15 млн. евро в строительство в Калининграде нового сборочного корпуса, где можно будет ежегодно собирать 50 тыс. автомобилей.



ФУТБОЛЬНО-ДОРОЖНЫЕ СТРАСТИ

Почему России не доверили чемпионат?

Команда «За рулем»

...Матч одной четвертой финала между сборными Аргентины и Германии мы смотрели в обычном баре в небольшом немецком городе Висбадене (он, между прочим, вошел в историю русской литературы: в свое время в местном казино в пух и прах проигрался Ф. Достоевский). В этот жаркий летний вечер город напоминал один большой просмотровый зал на свежем воздухе. В парке возле казино и еще в нескольких местах – огромные проекционные телеэкраны, а в каждом баре вокруг вынесенного на улицу телевизора – бесчисленные болельщики. Приходили семьями, от глубоких стариков до грудных детей. И болели страстно, истово, переживали каждый острый момент, будто именно здесь и сейчас решалась судьба их отечества. А когда после серии пенальти определился победитель – сборная Германии, казалось, весь город сошел с ума. Все жители вывалили на улицы и началось такое... По центральным улицам в машинах едут «моторизованные» фанаты – сидят на крышах и в багажниках, размахивают флагами, дудят в дудки, свистят в свистки, бьют в барабаны. От них не отстают пешеходы – шумят, кричат, норовят взобраться на деревья, телефонные будки, на все, что возвышается. Совершенно незнакомые люди бросаются друг другу в объятия: «Германия – чемпион!!!»

В ликовании участвуют и многочисленные полицейские: тоже размахивают флагами, выкрикивают лозунги, но при этом бдительно следят за порядком: то и дело останавливают поток машин, чтобы пропустить новую толпу возбужденных болельщиков-пешеходов. На улицах сохраняется порядок (хотя на сигналы светофоров никто внимания не обращает), да и толпа совсем не агрессивна, напротив – любой, попавший в ее водоворот тут же становился ее частью – поздравляет незнакомых людей с праздником. И между прочим, это был не праздник для немцев, а и для всех граждан Германии; на улицах Висбадена в тот вечер мы видели, как бы сказали у нас, очень много лиц «африканской» и «арабской» национальностей. Победа их страны объединила в радости всех; родилась, если можно так сказать, новая



«Разводят» транспортно-пешеходные потоки задолго до подъезда к стадиону.

Как и вся страна, Висбаден ликует: сборная Германии вышла в полуфинал!

ТИ

а рулем»

порядком:
ок машин,
ну возбуж-
одов. На
(хотя на
имания не
не агрес-
вший в ее
е частью –
й с празд-
о был не
всех граж-
сбадена в
сказали у
анской» и
. Победа
сти всех;
ать, новая

национальная идея: «Германия – чемпион», хотя еще не было известно, займет ли в итоге желто-черно-красная сборная первое место.

«ГОЛУБЫЕ» – НАЛЕВО, «ЗЕЛЕНЫЕ» – НАПРАВО

Матч одной четвертой финала между сборными Бразилии и Франции мы смотрели уже «в живую» – на стадионе во Франкфурте-на-Майне. Первое, что бросается в глаза при подъезде к любому «чемпионатному» городу – многочисленные указатели, появившиеся в канун соревнований: «Стадион», «Центр», «Выставка» и другие. Причем стрелка направления почти всегда сопровождается такой же, только перечеркнутой. Так регулируется не только дополнительные, возникшие во время чемпионата потоки, но и обычные. Праздник праздником, а пробки в часы пик, когда законопослушный германский народ дружно устремляется на работу, а потом домой, никто не отменял. Более того, к этому добавились пусть и в меньшем количестве, но обычные для этого сезона отпускники (немцы, как известно, обожают путешествовать на колесах!). Вот и стараются перечеркнутыми стрелками перевести на объездные пути многие привычные маршруты, чтобы не сталкивать эти потоки с автоколоннами возбужденных болельщиков.

Потоки же зрителей распределяются еще и по цветам, обозначенным на билетах. Трибуны на всех стадионах маркированы красным, зеленым, желтым и голубым. И все маршруты для автомобилей и линии общественного транспорта маркируются не только эмблемой чемпионата, но и своими цветами, например, «желтым» налево, «голубым» направо, причем видно это заранее, за несколько километров до спортивной арены. Непосредственно на стоянку у стадиона допускают только машины и автобусы со специальными пропусками. Их проверяют еще на подъездах – обычный билет на матч не дает права на проезд. Остальных направляют к близлежащим парковкам, откуда ходят автобусы или можно дойти пешком – благо стадионы открываются за три часа до начала игры. И всем настоятельно рекомендуют вообще отказаться от машины и пересесть на общественный транспорт; по данным организаторов, именно так добиралась до стадионов примерно половина зрителей. Нас же автобус марки «Мерседес» с логотипами официального партнера чемпионата – компании «Хёндай» – довез до специальной парковки почти у самого стадиона: на его лобовом стекле красовался зеленый пропуск (по цвету наших билетов).

Немцы во всем ценят точность. Так вот, всего несколько цифр: 55 миллионов евро ушло из федерального бюдже-



Во время чемпионата в Германии появились и нетипичные виды транспорта.

В Берлине, рядом с Бранденбургскими воротами, открыли музей футбола.

Большинство болельщиков с разных концов Европы и Германии попадает в Берлин через новый железнодорожный вокзал. Дальние поезда через тоннели, проложенные под центром города, приходят на самый нижний из пяти уровней.

та Германии только на новые знаки; автобаны, дороги, улицы, вокзалы, аэропорты были просто утыканы указателями. А еще 802 миллиона потратили на улучшение общественного транспорта и 3,7 миллиарда евро инвестировали в строительство, расширение и ремонт автодорог. Это официальные данные только федерального министерства транспорта; затраты земель и городов не учтены. Помимо стационарных указателей, на всех федеральных автотрассах – электронные табло, где оперативно высвечивают информацию о пробках и знаки ограничения или запрещения проезда. Все движение постоянно регулирует дорожная полиция. В помощь ей в городах еще и система наблюдения с воздуха – в Берлине с самолета, в Кельне с дирижабля, в Штутгарте и Франкфурте с вертолетов. На воздушных аппаратах – система Soccer, созданная германским Центром авиации и космонавтики с использованием технологий спутников-шпионов. Специально разработанная программа позволяет этой системе не только получать привязанные к карте картинки автомобильного и людского потока в реальном времени, но и прогнозировать его состояние на полчаса вперед. Благодаря этому полиция может перераспределять движение еще до того, как образовалась пробка…

…Матч закончился сенсационной победой Франции над Бразилией. Несмотря на то, что примерно две трети стадиона болело за южноамериканцев, никаких эксцессов после окончания встречи не произошло. В самом деле – все остались довольны, увидели настоящий, красивый футбол. Потом все организованно, без давки, разошлись по своим направлениям – к стоянкам, где остались их автобусы и автомобили. Не было пробок и на дорогах, хотя после матча разъезжалось около 50 тысяч человек. По данным немецкой полиции, в июне-июле во время чемпионата число ДТП по стране практически не изменилось! И внеплановых зато-

ров тоже не было. Это еще одно достижение организаторов.

...Мы вернулись в Москву на следующий день после матча и сразу же на выезде из столичного аэропорта «Шереметьево-2» попали в огромную пробку. А был совершенно обычный вечер! Несчастные четыре километра до пересечения с Ленинградским шоссе «ползли» более 40 минут, да еще столько же по самой Ленинградке до въезда в город – эта трасса в последние годы «стоит» всегда. И причины тому самые прозаичные: неудачно спроектированная развязка (четыре полосы резко сужаются до двух), плохая организация движения (неужели нельзя обеспечить реверсивное в разное время суток?)... Как следствие – множество мелких аварий (при них всегда приходится долго ждать гаишников). Увы, теперь мы отлично понимаем, почему нашей стране редко доверяют проводить спортивные соревнования высокого уровня. А права провести чемпионат мира по футболу, похоже, России придется подождать. И не только потому, что наша сборная даже не вышла за пределы своей отборочной группы... □

Благодарим официальных партнеров Чемпионата мира по футболу-2006 – компании «ХЁНДАЙ» и «КОНТИНЕНТАЛЬ» за помощь в организации поездки.



Полиция всегда бдительно следит за порядком во время и после соревнований. Но при этом сама успевает поболеть.

В ФУТБОЛЕ, КАК И В ЖИЗНИ, ИДЕТ НЕПРЕРЫВНАЯ БОРЬБА МЕЖДУ ХАОСОМ И ПОРЯДКОМ, ИНДИВИДУАЛИЗМОМ И ОБЩИМИ ДЛЯ ВСЕХ ЧЛЕНОВ КОМАНДЫ ПРАВИЛАМИ. ПОБЕЖДАЕТ СИЛЬНЕЙШИЙ.

ОТ БАТОНОВ ДО СЕДАНОВ

Анатолий Фомин.
Фото: Александр Кульнев



RENAULT LOGAN
1,6 л, 87 л.с., механическая 5-ступенчатая коробка передач, комплектация Privilege, $13 659.

KIA SPECTRA
1,6 л, 102 л.с., механическая коробка передач, исполнение «Оптимум», $13 320.

NISSAN ALMERA CLASSIC
1,6 л, 107 л.с., механическая 5-ступенчатая коробка передач, исполнение SE, $16 990.

Булочка за три копейки, батон за тринадцать, половинка черного за девять… Даже эти нехитрые цифры вспоминаются уже с трудом. Теперь иное время, иные цены. И «за тринадцать» покупают не нарезной батон, а бюджетный седан с мотором 1,6 л. «КИА-Спектра» как раз в нужном диапазоне цен, «Рено-Логан» достает туда лишь верхним краем, «Ниссан-Алмера Классик», напротив, только нижним уровнем комплектации. Увы, в парке представительств – лишь дорогие исполнения, и на тест пришлось взять богато оснащенную версию SE. Будем иметь в виду, что обладатель базовой – PE недосчитается ABS, аудиосистемы, легкосплавных дисков, электропривода и подогрева зеркал, кондиционера, подогрева передних сидений, а также лючка в спинке заднего дивана.

СПЕКТРАЛЬНЫЙ АНАЛИЗ

«КИА-Спектра», безусловно, не самый модный автомобиль этого года. Но в бюджетном классе основательность ставят выше оригинально-

сти. Сл… «криста… «Спектр… ожидани… жайшем… чаешь, ч… явно бол… ков, да и… отнюдь…



ючка в
а.

АЛИЗ

словно,
автомо-
бюджет-
льность
ально-

сти. Слегка приправленная «кристальными» фарами, «Спектра» вполне отвечает ожиданиям. А вот при ближайшем рассмотрении отмечаешь, что кузовные зазоры явно больше, чем у соперников, да и совпадение панелей отнюдь не везде идеально. Впрочем, на фоне машин, которые ижевцы выпускали самостоятельно, нынешняя продукция даже не шаг, а гигантский скачок в качестве сборки.

Спереди в «Спектре» достаточно просторно, хотя садиться не так уж легко. Рулевая колонка слишком низка для полного водителя, да и само сиденье заставляет изрядно приседать при посадке. Зато внушительный диапазон продольного перемещения, неожиданно большая и длинная подушка радуют – особенно рослых и длинноногих водителей. А вот под полными подушка расплющивается, и ручник оказывается уже под ее краем. Педальный узел очень компактный, так что обладатели большой или грубой обуви не будут в восторге, особенно от педали сцепления с коротким ходом и



Когда-то у «Спектры» был двойник-хэтчбек по имени «Шума». Может, поэтому автомобиль излишне громкий внутри?

KIA SPECTRA

■ Представлена публике в 2000 году. Ныне выпуск в Корее прекращен, производство передано Ижевскому автозаводу, где модель собирают с 2005 года.
■ **Двигатель:** бензиновый 1,6 л (102 л.с.).
■ **Коробки передач:** 5-ступенчатая механическая, 4-ступенчатый «автомат».
■ **Комплектации:** «Норма», «Стандарт», «Оптимум», «Премиум», «Люкс».
■ **Цена в России:** $11 500–14 700.

Консервативная внешность сзади подчеркнута не самым современным оформлением фонарей.

невнятным усилием. Стандартная «японская» схема подрулевых переключателей не требует адаптации, но регулировки прерывистого режима стеклоочистителей не предусмотрено.

На заднем сиденье с очень покатой спинкой могут более-менее удобно расположиться двое пассажиров весьма внушительных габаритов, втроем уже тесновато.

На ходу «Спектра» не заставляет изменить мнение о себе. Простой и честный автомобиль без особых излишеств отличает минимум особенностей, причем не все из числа приятных. Неплохая плавность хода сочетается с ограниченной энергоемкостью подвески, резвый после 3500 об/мин мотор становится надоедливо шумным как раз выше этой отметки. Удобное при продолжительной поездке водительское сиденье на поворотах отказывается держать водителя.

Впрочем, управляемость не провоцирует на «крутые виражи» и описывается единственным эпитетом «надежная». В предельных поворотах «Спектра» вывешивает внутреннее переднее колесо, эффективно сбрасывая излишнюю тягу, а при резких движениях рулем ощутимо запаздывает с реакцией. Но для среднего водителя важнее не точность управления в скольжении, а то, что машину очень трудно спровоцировать на резкий занос даже на мокром асфальте. А вот отсутствие ABS заметно сказывается на тормозном пути.

Наилучшее впечатление «Спектра» производит на прямой, не слишком хорошей загородной дороге. Здесь и мощности хватает, и двигатель еще не ревет, и подвеска справляется. В общем, за свою цену достойный выбор для тех, кому часто приходится совершать длительные поездки.

Спидометр с двойной оцифровкой читать непросто. Благодарить за это надо изначально американскую направленность «Спектры».

«Тайник» для очков под потолком – вклад в безопасность движения. Яркое солнце больше не помеха.

Большой, тонкий в сечении руль из того же времени, что и ровная передняя панель.

Спинка заднего сиденья наклонена явно больше, чем нужно для комфортной посадки. Зато есть место над головой.

У не слишком глубокого багажника – большой проем. Зато спинку заднего сиденья можно сложить, и даже по частям.

Общая оценка

7,4

KIA SPECTRA – ПРОСТОРНЫЙ АВТОМОБИЛЬ ЗА РАЗУМНУЮ ЦЕНУ. РЕЗВЫЙ, ДОВОЛЬНО ПОКЛАДИСТЫЙ, НО СЛИШКОМ ШУМНЫЙ.



Удобное водительское кресло, хорошая динамика на высоких оборотах двигателя, неплохая плавность хода, трансформируемый багажник.



Устаревший интерьер, неудачный педальный узел, нечеткое переключение передач, слабая тяга двигателя на малых оборотах.

«ЛОГАН» НЕ ГОЛЫЙ

Если к 1,6-литровому «Логану» за $12 099 добавить все доступные опции, то есть подушку безопасности пассажира и ABS, подогреваемые сиденья, электрическую регулировку и подогрев зеркал вкупе с задними электрическими стеклоподъемниками, а также легкосплавные колесные диски, получится как раз тестовая машина за $13 659.

При этом кредо «Логана» – максимальная дешевизна. В нашей стране уникально низкой цены достичь не удалось, но получилась простая и вместительная машина, оптимальной комплектацией для которой мы посчитали Expression с 1,4-литровым мотором. А вот наворачивать практичный «Логан» под завязку, полагаем, не стоит. И вот почему...

Двигатель 1,6 л, конечно, заметно мощнее 1,4-литрового. Вот только при замерах преимущество более мощного «Логана» оказалось невелико – до 100 км/ч он отыграл 1,4 с, в максимальной скорости прибавил и вовсе крохи – пару километров в час! Неужели никакой разницы? Конечно же есть – выигрыш в эластичности: время разгона на пятой передаче с 80 до 120 км/ч сократилось почти на треть. Но все равно тягаться с 16-клапанными «Логану» не по зубам. Да и формы его не способствуют высоким скоростям...

Тормоза с ABS субъективно оцениваешь на отлично, вот только результаты не впечатляют. Боюсь, румынские шины Montana M801 переняли эстафету у соотечественниц под маркой Victoria, в свое время удививших даже бывалых водителей величиной тормозного пути...

В дорогом «Логане» регулировка водительского сиденья по высоте позволяет опустить его на 25 мм, но пространства над головой и в базовой машине хватает. А вот



Окрашенные бамперы, противотуманные фары и легкосплавные 15-дюймовые колеса преобразили скромнягу «Логана».

RENAULT LOGAN

- Представлен в 2004 году, с середины 2005-го выпускается на московском предприятии «Автофрамос». В Европе продаются машины румынской сборки под маркой «Дачия».
- **Двигатели:** в России бензиновые 1,4–1,6 л (75–87 л.с.).
- **Коробка передач:** 5-ступенчатая механическая.
- **Комплектации:** Authentique, Expression, Privilege.
- **Цена в России:** $9249–13 659.

Сзади утилитарность автомобиля более всего бросается в глаза. Впрочем, что в ней плохого?

найти оптимальную посадку за рулем стало сложнее. Кнопки управления задними стеклоподъемниками – между передними сиденьями, почти на полу. Чем так тянуться, проще покрутить ручку. Подогрев передних сидений зимой лишним не будет – если сумеете найти его кнопку…

Зато заслуживает похвалы гидроусилитель руля. С ним управление «Логаном» на извилистой дороге превращается из работы в удовольствие. Быстрый, точный, взвешенный руль – почти образец для своего класса. Да и парковаться намного легче. Или мы уже совсем обленились?

Все остальные достоинства автомобиля остались при нем. Огромный багажник, образцовое заднее сиденье, которое без всякой натяжки можно назвать трехместным, комфортабельная на неровностях и «непробиваемая» подвеска. «Логан» единственный из троицы не обращает внимания на неровную дорогу в повороте: кренится он несколько больше, чем соперники, но остается понятным и предсказуемым даже в скольжении.

Создатели «Логана» обращали внимание на то, что ради удешевления правое и левое наружные зеркала одинаковы. Но по части обзорности эти «уши», даже снабженные электроприводом и обогревом, оставляют желать лучшего. Сущность машины очевидна – «Логан» просто создан автомобилем для дачника! И почему его не продают под маркой «Дачия»?

КЛАССИКА НЕ СТАРЕЕТ?

«Ниссан-Алмера» второго поколения дважды пережил рестайлинг и обзавелся армией поклонников. В основном благодаря разумной цене и хорошей надежности. Поменяв гражданство и в очеред-

Приборный щиток скуп, как и многое другое. Но неудобны лишь индикаторы уровня топлива и температуры.

Кнопки задних стеклоподъемников на центральном тоннеле: пользоваться ими на редкость неудобно.

Грубоватый салон просторен. Пухлый удобный руль с подушкой безопасности солиден, но не соответствует стилю интерьера.

Заднее сиденье «Логана», пожалуй, единственное, где могут разместиться трое гренадеров.

Багажник «Логана» – лидер по объему и проему. В его недрах внушительная сумка выглядит небольшим портмоне.

Общая оценка

7,8

RENAULT LOGAN – ЭТО ПРОСТО. ОЧЕНЬ ПРОСТО. ГОЛАЯ ПРАКТИЧНОСТЬ. И ЕСЛИ ОСНАСТИТЬ ЕГО ПОБОГАЧЕ – ЗАМЕТНО ЛУЧШЕ ОН НЕ СТАНОВИТСЯ. ЗАТО СТАНОВИТСЯ ДОРОЖЕ…


Тяговитый мотор, просторный салон, объемистый багажник, комфортная подвеска, отличная управляемость на неровных дорогах.


Неоднозначная внешность, проколы в эргономике, слабый мотор, скромная динамика, нетрансформируемый багажник, посредственные шины.

ной раз обновив внешность, «Алмера Классик» смог предложить еще более привлекательную начальную цену. Солидная внешность даже в несерьезно-голубом цвете все равно идет в актив «Алмере Классик». Истинный возраст «Ниссана» легко определяется по силуэту: 4510 мм длины и только 2535 мм колесной базы – это соотношение характерно для той поры, когда объем салона еще не был доминирующим фактором.

Действительно, по внутренним размерам «Алмера Классик» уступает и «Спектре», и «Логану». Довольно высокая посадка водителя –

РАЗМЕРЫ АВТОМОБИЛЕЙ, мм



Модель	KIA SPECTRA	RENAULT LOGAN	NISSAN ALMERA CLASSIC
L_1	930–1115	920–1095	915–1095
L_2	635–855	645–865	645–890
H	1140	1200	1175
H_1	985	1010	995
H_2	945	960	890
B_1	1385	1385	1340
B_2	1370	1410	1335
$L_{3min/max}$	955/1645	1015	955
B_{3min}	935	1020	1060
H_3	495	570	515
$V_{баг.}$, л	332	392	348

NISSAN ALMERA CLASSIC

Спереди «Алмера Классик» напоминает более солидные модели – явный плюс для бюджетного автомобиля.

- Рестайлинговая версия прежнего седана «Ниссан-Алмера» представлена в 2006 году. Выпускается в Корее, также под маркой Samsung SM3.
- **Двигатель:** бензиновый 1,6 л (107 л.с.).
- **Коробки передач:** механическая 5-ступенчатая, 4-ступенчатый «автомат».
- **Комплектации:** PE, PE+, SE.
- **Цена в России:** $13 490–18 140.

неплохой компромисс между удобным входом-выходом и достаточным пространством внутри. Рослый водитель может удобно усесться за рулем «Ниссана», но… Как ни старались конструкторы поправить положение хитрой формой спинки, но за водителем ростом выше 185 см сидеть почти невозможно даже невысокому и худощавому пассажиру. А другому там делать и вовсе нечего, поскольку любой выросший выше 175 см упирается головой.

Сиденья с короткой подушкой напоминают о японских корнях машины – длинноногие вскоре пожалуются на усталость. Впрочем, только от неудобной позы. К микроклимату и шуму претензий нет. А по поводу «устаревшего» пульта управления – оценивайте его на ощупь, а не на вид!

«Ниссаны» часто демонстрировали отличные показатели на динамометрической дороге, и голубая «Алмера Классик» не стала исключением, превзойдя заводские показатели во всех дисциплинах. Почаще бы так! Приятно удивил и невысокий расход топлива – примерно на литр меньше, чем у соперников. При этом мотор не только отлично «крутится» выше 6000 об/мин, но и неплохо везет при всего 2000 об/мин, а также не давит шумом при разгоне.



Двухцветные фонари соответствуют пусть не последней, но вполне современной тенденции – желтые только лампочки.

Похоже, именно тишина в салоне заставила обратить большее внимание на работу подвески. В целом энергоемкая, она слишком усердно передает мелкие неровности на кузов. Поначалу это воспринимаешь как плату за легкость и отзывчивость «Ниссана» на поворот руля. Однако горная дорога расставила все по своим местам. Пока скорости и боковые ускорения в поворотах невелики, автомобиль действительно очень приятен в управлении. Но стоит попытаться взять от него все – и «живчик» уступает место странной неповоротливой машине, склонной к диагональной раскачке. Вдобавок излишне мощный гидроусилитель напрочь лишает вас связи с дорогой. Или мы опять требуем слишком много?

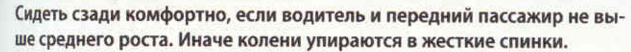
Подопытный «Ниссан» был оснащен ABS и показал

Пластик недорогой, но качество исполнения на высоте. Хромированная эмблема на руле не даст забыть, где вы находитесь.

Просто, понятно и с очень крупными цифрами. В расчете, что потенциальные покупатели не молоды и дальнозорки?

Пульт управления микроклиматом «старорежимный», но по качеству и четкости работы даст фору иным современным.





Сидеть сзади комфортно, если водитель и передний пассажир не выше среднего роста. Иначе колени упираются в жесткие спинки.



Как и у соперников по тесту, изрядную долю объема крадут выступающие петли крышки багажника.



Общая оценка **7,9**

NISSAN ALMERA CLASSIC – КОРЕЙСКАЯ РЕИНКАРНАЦИЯ «НИССАНА-АЛМЕРА» НИЧУТЬ НЕ ХУЖЕ ЯПОНСКОЙ. ОТЛИЧНО СОБРАН И ПРЕКРАСНО ЕДЕТ. ЕЩЕ БЫ БАЗОВУЮ КОМПЛЕКТАЦИЮ ПОБОГАЧЕ, НО НЕ ДОРОЖЕ…

Мощный, тяговитый и экономичный двигатель, хорошо подобранные передаточные числа, низкий уровень шума, тщательно собранный салон, отличная динамика.



Тесное заднее сиденье, у которого не откидывается спинка, жесткая подвеска, недостаток обратной связи на руле.

отличные результаты при торможении; о возможностях более простой комплектации мы можем лишь догадываться. Итоговые результаты в ездовых дисциплинах поставили его на первое место, но тесный салон отнял

ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА АВТОМОБИЛЕЙ

Модель	KIA SPECTRA	RENAULT LOGAN	NISSAN ALMERA CLASSIC
Рабочее место водителя			
Сиденье	8	7	7
Органы управления	7	7	8
Обзор	8	7	8
Салон			
Передняя часть	7	8	8
Задняя часть	7	9	6
Багажник	8	7	7
Ходовые качества			
Скорость, динамика	7	7	9
Тормоза	7	7	9
Поведение на дороге	7	8	8

Модель	KIA SPECTRA	RENAULT LOGAN	NISSAN ALMERA CLASSIC
Комфорт			
Шум	6	8	9
Плавность хода	8	9	7
Климат	8	8	8
Приспособленность к России			
Геометрическая проходимость	8	9	8
Сервис	7	8	8
Эксплуатация	8	8	8
Общая оценка	**7,4**	**7,8**	**7,9**

Баллы проставляются коллегиально, группой экспертов ЗР. Оценка не является абсолютной, она показывает место машины в данном тесте с конкретными соперниками. Максимальная оценка – 10 баллов (идеал). 8 баллов – норма для этого класса машин.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Общие данные	KIA SPECTRA	RENAULT LOGAN	NISSAN ALMERA CLASSIC
Размеры, мм: длина/ширина/высота	4510/1720/1415	4250/1752/1525	4510/1710/1450
база	2560	2630	2535
колея спереди/сзади	1465/1455	1466/1456	1480/1480
Объем багажника (VDA), л	440	510	460
Радиус поворота, м	5,5	5,3	5,3
Масса снаряжен./полная, кг	1125/1665	980/1540	1160/1700
Время разгона 0–100 км/ч, с	11,6	11,5	12,1
Максим. скорость, км/ч	186	175	184
Топливо/запас топлива, л	АИ-92/50	АИ-92/50	АИ-92–95/55
Расход топлива, л/100 км: загород./город./смешан.	6,0/10,5/7,9	5,7/10,0/7,2	5,3/9,2/6,8
Двигатель			
Расположение	спереди поперечно	спереди поперечно	спереди поперечно
Конфигурация/ число клапанов	P4/16	P4/8	P4/16
Рабочий объем, см³	1594	1598	1596
Степень сжатия	9,5	9,5	9,5
Мощность, кВт/л. с.	75/102 при 5500 об/мин	64/87 при 5500 об/мин	79/107 при 6000 об/мин
Крутящий момент, Н·м	144 при 4400 об/мин	127 при 3000 об/мин	146 при 3600 об/мин
Трансмиссия			
Тип	переднеприводная	переднеприводная	переднеприводная
Коробка передач	M5	M5	M5
Передаточные числа I/II/III/IV/V/з.х.	3,42/1,90/1,23/0,97/0,78/3,27	3,73/2,05/1,39/1,03/0,79/3,55	3,33/1,95/1,29/0,93/0,76/3,21
Главная передача	4,17	4,21	4,17
Ходовая часть			
Подвеска: спереди	типа «Мак-Ферсон»	типа «Мак-Ферсон»	типа «Мак-Ферсон»
сзади	типа «Мак-Ферсон»	продольные рычаги, упругая поперечная балка	продольные рычаги, поперечная балка, механизм Скотта–Рассела
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем	реечное с гидроусилителем	реечное с гидроусилителем
Тормоза:			
передние	дисковые вентилируемые	дисковые	дисковые вентилируемые
задние	барабанные	барабанные	барабанные
Размер шин	185/65R14	185/65R15	185/65R15

РЕЗУЛЬТАТЫ ЗАМЕРОВ «ЗА РУЛЕМ»

Весовые и геометрические характеристики	KIA SPECTRA	RENAULT LOGAN	NISSAN ALMERA CLASSIC
Снаряженная масса, кг	1217	1120	1172
Нагрузка на ось, кг (%): переднюю/заднюю	723 (59,4)/494 (40,6)	685 (61,2)/435 (38,8)	709 (60,5)/463 (39,5)
Дорожный просвет, мм	155	160	160
Динамические качества Разгон, максимальная скорость	20 км/ч – 1,3с; 40 – 2,7с; 60 – 5,2с; 80 – 8,2с; 100 – 12,5с; 120 – 17,9с; 140 – 26,6с; 160 – 39,5с; max 180,0 км/ч. Погрешность спидометра 2,8%	20 км/ч – 1,2с; 40 – 2,9с; 60 – 5,5с; 80 – 9,0с; 100 – 13,5с; 120 – 20,9с; 140 – 32,6с; max 158,0 км/ч. Погрешность спидометра 7,6%	20 км/ч – 1,2с; 40 – 2,6с; 60 – 4,8с; 80 – 7,5с; 100 – 11,7с; 120 – 16,6с; 140 – 24,2с; 160 – 38,6с; max 184,8 км/ч. Погрешность спидометра 5,0%
Эластичность			
Время разгона, с:			
60–100 км/ч (IV передача)	13,3	12,1	12,8
80–120 км/ч (V передача)	19,7	20,7	17,9
Выбег, м:			
120–50 км/ч	1401	1235	1369
50–0 км/ч	655	627	618
Торможение со 100 км/ч:			
тормозной путь, м	50,5	47,2	39,8
замедление, м/с²	7,6	8,2	9,7

Автомобили на тест предоставлены: Renault Logan – «АВТОФРАМОС», Nissan Almera Classic – «НИССАН МОТОР РУС».



Анатолий Фомин:

«Победа «Алмеры Классик» с минимальным преимуществом – закономерный итог. С точки зрения практичности «Логану» трудно что-то противопоставить. А имидж – фактор субъективный…»

немало баллов. Добавлю, что багажник «Алмеры Классик» вместительнее «Спектры», но меньше «Логана» и тоже нетрансформируемый.

В БУЛОЧНУЮ

«Спектра» не блещет талантами, но стоимость конкретного тестового образца справедлива. «Ниссан», строго говоря, более дорогая машина, хотя и с привлекательной по цене базовой версией. Самой целесообразной комплектацией для него будет PE+ с дополнительным пакетом оборудования (ABS и аудиосистема)за $15 890. Напичканный под завязку «Логан» тоже не оптимален. Собранное в Москве творение французских инженеров было и останется крайне простым автомобилем, несмотря на все электроприводы. Если смириться с его своеобразной внешностью, он практичен и удобен. Но не все его покупатели достигли того положения в жизни, которое позволяет выбрать машину без оглядки на имидж.

Что же делать? Располагая примерно 350 000 руб. на покупку ($13 000), можно прикинуть, что доплата за дорогую версию самого «ценного» автомобиля из троицы, если взять кредит на три года, составит около 2000 рублей в месяц. Вроде не так много…

Видимо, пора учиться не только разбираться в комплектациях, но и считать деньги. Батоны по тринадцать копеек закончились. □

СОКРОВИЩЕ НАЦИИ

Михаил Гзовский. Фото автора



Интерес, который вызывал «Румстер» на улицах Праги, пожалуй, носил не только автомобильный, но и общенациональный характер. На оживленных центральных площадях машину разглядывали стар и млад, одобрительно качая головами; водители на дорогах сворачивали на новую «Шкоду» шеи… Рекламные плакаты встретили нас в аэропорту и сопровождали по всей Чехии, словно в стране шла предвыборная кампания. Фирме позарез была нужна новая модель, причем именно такая, как «Румстер»: не требующая больших инвестиций, но оригинальная, непохожая на другие автомобили концерна «Фольксваген». И, конечно, востребованная рынком.

Как воплотить все эти требования в одной машине? Рецепт таков: фантазия и свежий взгляд дизайнеров плюс широкое использование уже выпускаемых агрегатов и элементов шасси. Концепцию двух «комнат» – водительского кокпита и жилого пространства позади – мы уже смогли оценить несколько месяцев назад в ходе шапочного знакомства (ЗР, 2006, № 3). Теперь предстояло опробовать ее на колесах.

КОМАНДИР ЭКИПАЖА

Да-да, точно. Именно это я испытал, впервые очутившись за рулем «Румстера»: чувство защищенности. Возникает оно, поскольку передняя панель выполнена в монументальном немецком стиле, а боковое стекло не слишком велико. Виной тому высокая поясная линия «кабины пилотов» с залихватским изгибом в углу водительской двери. Хотя этот сглаженный угол снаружи смотрится весьма эффектно, изнутри воспринимается уже как некая дисгармония – рамка двери на самом деле прямоугольная. Будто неожиданный ход дизайнеров экстерьера поставил в тупик соз-



дателей салона и те не сумели найти адекватное решение…

Тестовый маршрут пролегал по живописным окрестностям Праги. Как ни странно, здесь гораздо больше простора, чем в соседних Германии или Австрии. Мы взбираемся на холмы и наслаждаемся видом ухоженных полей и лесов, причем картину не портят всякие постройки и провода… А дорожки понравились: узкие, изобилующие слепыми поворотами, но не перенасыщенные дорожными знаками и почти пустые. Как тут не поддать газу! Впрочем, делать это приходилось хочешь не хочешь.

Мотор 1,4 л мощностью 85 л.с. – по мне, маловато для машины снаряженной массой почти в тонну двести. Нет, двигатель в общем неплох. Он обладает ровным характером и вполне уверенно везет в интервале от 3500 до 5500 оборотов. Но если стрелка тахометра падает ниже, то о более-менее серьезном ускорении говорить не приходится, хотя и недовольства из-под капота тоже не слышится. Обороты выше 5500, кажется, ничего кроме назойливого гула не приносят. Механическая коробка работает замечательно: четкие, хоть и не самые короткие ходы, надежная фиксация.

Приноравливаясь к характеру двигателя, совершенно не обращаю внимания на то, как машина оставляет позади один крутой поворот за другим. Как ни парадоксально, высокий «Румстер» наотрез отказывается заваливаться на бок или визжать шинами! Лишь совсем зарвавшихся тест-пилотов он резко осекал, начиная закидывать вперед корму и вываливаясь за осевую разметку. Объяснение этому нашлось на пресс-конференции. Оказывается, передняя подвеска и рулевое управление достались «Румстеру» от «Фабии», а практически все заднее «железо» перекочевало с «Октавии-Тур».

Светло-бежевый салон воспринимается внутри оптимистично: пересаживаясь в машину с более привычной темной отделкой, замечаешь это моментально.

Характер бензиновых моторов наглядно демонстрирует красная зона тахометра, начинающаяся с 6000 об/мин.

Оба шасси весьма неплохи, да и колеса расставлены по самым углам, что добавляет «Румстеру» цепкости.

На горизонте замаячило монументальное строение из побитого временем камня – замок Карлштайн. Жаль, времени нет – когда еще окажусь на расстоянии вытянутой руки от самого знаменитого в Чехии средневекового памятника? Но впереди много еще интересного – «Румстер» с мотором 1,6 уже ждет наготове. Первые километры слегка удивляют: а здесь точно 105 л.с.? По ощущениям, разгон не стал заметно быстрее, прибавка в тяге скромная, нелюбовь как к слишком высоким, так и низким оборотам тоже осталась. Лишь с ростом скорости становится



«РУМСТЕР» ТОРОПИТСЯ В МОСКВУ

В России автомобиль дебютирует на Московском международном салоне. По предварительной информации, поступит в продажу к концу года с полной гаммой моторов (бензиновыми объемом 1,2; 1,4; 1,6 л (64–105 л.с.), дизельными 1,4 и 1,9 л (69–105 л.с). Чуть позже появится и версия с шестиступенчатым «автоматом», который сочетается лишь с самым мощным бензиновым мотором. Базовая цена «Румстера» будет в пределах $15–15,5 тыс.

понятно, что потенциал этого мотора немного выше.

Неожиданно больше всего порадовал… дизель. При аналогичной 1,6-литровому мощности он не гнушается и «бензиновых» оборотов, но куда охотнее едет «внизу». Да, вибрации и шум на холостом ходу настойчивее, зато на скорости они не столь ощутимы, как на бензиновых собратьях.

Пригородные двухрядки сменяет скоростная магистраль, указывающая путь на столицу. Обгоны на «Румстере» с дизелем даются вполне легко. В пылу одного из них бросил взгляд на спидометр: боже, тут точно нет полицейских камер?! Скорости далеко за 100 км/ч практически не чувствуешь – шины заглушены, набегающий поток воздуха тоже не создает дискомфорта. Надо сказать, за все время пребывания в Чехии дорожную полицию я видел лишь однажды. «Засада!» – мелькнуло в голове, когда завидел у обочины седан бело-синей раскраски. Оказалось, он запаркован у местного ресторанчика – кулинарные традиции и распорядки здесь чтут не меньше закона.

Итак, на скоростях даже выше допустимых «Румстер» остается комфортным и довольно тихим. Тем не менее, выйдя из-за руля бензиновой модификации, долго пытался понять, «в каком ухе у меня жужжит». Оказалось, как у фрекен Бок – в обоих. Возникает дилемма: либо вы едете не слишком шустро, но зато тихо, либо мотор приходится подкручивать и тогда он начинает досаждать не слишком сильным, но назойливым звуком. Есть и еще один вариант – покупать дизель! «А мне сзади все очень нравится», – мои размышления вслух прервал коллега. Я и забыл, что он там изучает салон! Пора меняться.



Трогательная забота о мелочах – ключ к сердцу покупателя.

ЛУЧШЕЕ – ДЕТЯМ

Такое впечатление, будто не перебрался назад, а пересел в машину другого класса! Вхожу в салон почти так же гордо, как в лондонский кеб; усаживаюсь у окна, чувствуя запас пространства над головой; руку кладу на низкий подоконник, забрасываю ногу на ногу… трогай! Здесь наверняка понравится детям – света много, обзор словно из экскурсионного автобуса.

Для своего габарита «Румстер» более чем достоин по-

На высоких скоростях «Румстер» весьма комфортен. Подвеска хорошо справляется с «мелочью», лишь ветер нет-нет да качнет высокий кузов очередным порывом.



Багажное отделение в пятиместной конфигурации получается весьма солидного объема.



Вынуть задние сиденья после небольшой репетиции нетрудно за считанные секунды.



В четырехместной вариации «Румстер» может претендовать на лимузинный простор.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	SKODA ROOMSTER			
	1,2	1,4	1,6	1,9 TDI
Общие данные				
Размеры, мм: длина/ширина/высота	4205/1684/1607			
база	2617			
колея спереди/сзади	1436/1500		1420/1484	
Радиус поворота, м	5,25			
Масса снаряжен., кг	1150	1155	1175	1260
полная, кг	1665	1670	1690	1775
Время разгона 0–100 км/ч, с	16,9	13,0	10,9	11,5
Макс.скорость, км/ч	155	171	184	182
Топливо	АИ-95(91)			ДТ
запас топлива, л	55			
Расход топлива, л/100 км:				
загородный цикл	5,5	5,6	5,7	4,6
городской цикл	8,7	8,9	9,2	6,7
смешанный цикл	6,8	6,8	7,0	5,4
Кузов				
Количество дверей/мест	5/5			
Объем багажника (VDA), л	450/1780			
Двигатель				
Расположение	спереди поперечно			
Конфигурация	Р3	Р4	Р4	Р4
Число клапанов	12	16	16	8
Рабочий объем, см^3	1198	1390	1598	1896
Степень сжатия	10,5	10,5	10,5	19,0
Мощность, кВт/ л.с.	47/64 при 5400 об/мин	63/86 при 5000 об/мин	77/105 при 5600 об/мин	77/105 при 4000 об/мин
Крутящий момент, Н·м	112 при 3000 об/мин	132 при 3800 об/мин	153 при 3800 об/мин	240 при 1800 об/мин
Трансмиссия				
Тип	переднеприводная			
Коробка передач	М5			
Ходовая часть				
Подвеска: спереди	типа «Мак-Ферсон»			
сзади	многорычажная			
Рулевое управление	реечное с электрогидравлическим усилителем			
Тормоза: передние	дисковые вентилируемые			
задние	барабанные			
Размер шин	175/70R14		195/55R15	

хвалы за простор в пассажирском отсеке. Он провалил лишь один тест: когда на его диван попробовали усесться трое взрослых дядек, в самом низком из которых 181 см роста, причем он же оказался и самым легким – 84 кг. Тут уж пришлось потолкаться. Не спасло даже, что боковые сиденья сдвигаются вперед-назад на 150 мм. Зато вдвоем здесь просто здорово! Средняя часть заднего дивана вынимается из машины, а оставшиеся «трети» сдвигаются ближе друг к другу на 110 мм. По самолетным меркам разница почти такая же, как между салоном эконом- и бизнес-класса. Двухместная конфигурация – одна из девяти возможных и, что самое приятное, легко достижимых.

Так, чтобы перевезти максимум груза, достаточно потянуть за ручку и сложить все части дивана вперед: еще пара щелчков, и просто вынимаешь их из салона. При определенной сноровке на это уйдет секунд десять. Кстати, почти уверен, что через некоторое время появится и развозной фургончик на базе этой модели, но это уже отдельная история…

«Не смей бросать фантики на землю!» – молодая мама, не повышая голоса, строго воспитывала провинившегося пятилетнего сына. Забота о чистоте своих городов становится в Чехии все заметнее. Страна и ее жители всеми силами хотят доказать миру, а главное себе, что ничуть не хуже западных соседей. И у них многое получается, по крайней мере по части автомобилей. Наглядный тому пример – «Шкода-Румстер». □



КРАСНЫЙ ДЕНЬ КАЛЕНДАРЯ

Михаил Гзовский. Фото: Константин Якубов

ПОСЛЕ НЕДАВНЕГО РЕСТАЙЛИНГА «ФИЕСТА» СТАЛА ВЫГЛЯДЕТЬ ДОРОЖЕ.

Вот она, словно Афродита, ступает из морской синевы на золотистый песок; а вот дефилирует по брусчатке в лучах заходящего солнца; на следующей странице уже вполне приземленно сплетничает с подругой… Это я листаю проспект «Фиесты» – машина присутствует рядом с хозяйкой на каждом фото, где фоном, а где на переднем плане. А вот мужчин-владельцев в брошюре нет. Что в таком случае я делаю за рулем этого женского автомобиля?! Неожиданный даже для себя ответ: получаю удовольствие!

Конечно, на восприятие оказывает огромное влияние цвет. Кирпично-красный металлик под романтичным названием «танго» так и горит на летнем солнце. Новые фары, бампер, фонари… Светлая кожа придает салону воздушность и элегантность дорогой сумочки от известного кутюрье. Избавиться от женских аналогий непросто! Педальки маленькие и легкие; подушка сиденья короткая и явно не рассчитана на крупного мужчину. Все ясно – типичный «дамский угодник», наверняка плюшевый на ходу.

Не тут-то было! Десяток километров по городу полностью меняют отношение к машине. Стосильный 1,6-литровый мотор сдувает хэтчбек с перекрестка так же легко, как ветер гонит опавшую листву. При попытке упереться в ограничитель оборотов меня ждал сюрприз: двигатель продолжал бодро раскручиваться и в красной зоне, которая начинается с 6000 об/мин. Казалось, стрелка сейчас пойдет на второй круг! Лишь в самом конце шкалы, у 7000 оборотов, мотор вполне деликатно урезонила электроника. Приятно, что двигатель любит не только «верхи», но и низы и охотно везет, например, на третьей передаче со скоростью 30 км/ч.

Заводному мотору соответствует отменная коробка передач – с четкими легкими переключениями и короткими ходами. Этот дуэт подхлестывает вести «Фиесту» все быстрее. Тем более что она не боится поворотов, а скорее любит их, при этом подвеска вовсе не отличается чрезмерной жесткостью.

Чуть сбросить все же придется. У рулевого управления с электрогидравлическим усилителем слегка резиновый характер. К тому же баранка не слишком охотно возвращается в нулевое положение. Но это лишь придирки, больше всего разочаровали тормоза. Нет, скорее всего, если нажать педаль в пол, «Фиеста» покажет неплохой численный результат. Но при обычном передвижении точно рассчитать место остановки поначалу непросто – приходится осторожничать.

Стоит выбраться на трассу, как просыпаются шины.



Салон «Фиесты» практически копирует «Фьюжн», за исключением формы консоли и цветовых решений. Светлый пластик у лобового стекла нещадно бликует в солнечную погоду.



В таком багажнике не место большим чемоданам. Зато запаска – полноразмерная и спинка разрезная – сноуборд увезете без проблем.



Комбинация приборов по сравнению с предшественницей стала более «игривой».

На скорости свыше 70 км/ч их гул доминирует над остальными шумами. Впрочем, достаточно заглянуть в багажник, как становится ясно: «Фиеста» – городской автомобиль. Ни сколько-нибудь приличным объемом для поклажи, ни простором на заднем сиденье даже для двоих он не отличается. «Конечно, ведь для этого есть «Фьюжн»!» – резонно возразят поклонники марки. Полностью согласен: оставим ему рабочие будни. А «Фиеста» – выходной день. Это праздник хорошей управляемости, отличного мотора и коробки передач, свежего дизайна. А кто из нас не любит выходные? □



Самые яркие черты рестайлинга – модные прозрачные фонари и фары.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ
FORD FIESTA 1,6 GHIA

Общие данные

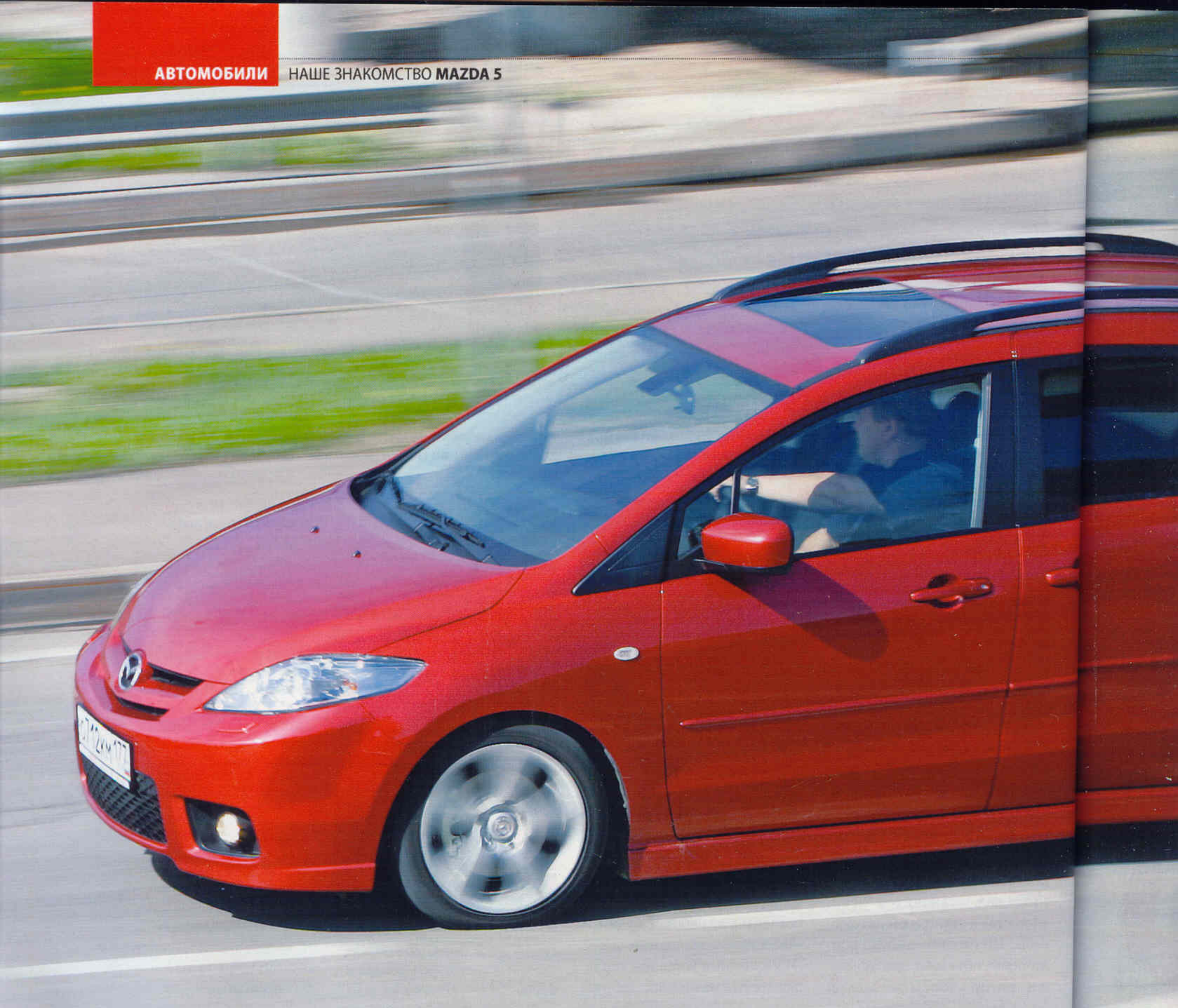
Размеры, мм:	
длина	3916
ширина	1683
высота	1463
база	2486
Объем багажника (VDA), л	284
Снаряженная масса, кг	1152
Время разгона 0-100 км/ч, с	10,7
Макс. скорость, км/ч	184
Топливо	АИ-95
запас топлива, л	45
Расход топлива, л/100 км:	
загородный цикл	5,2
городской цикл	9,1
смешанный цикл	6,6

Двигатель: бензиновый, Р4, 16 клапанов, 1596 см^3, 74 кВт/100 л.с. при 6000 об/мин, 146 Н·м при 4000 об/мин

Трансмиссия: переднеприводная, М5

Автомобиль предоставлен российским представительством «ФОРД».





ЗАЙМЕМСЯ КАРАКУРИ?

Сергей Воскресенский. Фото: Константин Якубов

«Он» – мини-вэн, «она» – «Мазда»? Я постоянно путаюсь в определении рода – посмотришь на солидные габариты, обернутые в классические формы мини-вэна, вроде «Он». А сядешь за руль, пробежишься взглядом по интерьеру, знакомым «крутилкам», экранчику дисплея – выходит «Она», «Мазда». Затем шагнешь в широкий проем сдвижной двери, примеришься к среднему ряду рельефных сидений, ощутишь запас пространства вокруг – и вновь путаница. Не важно – будем величать новинку и так, и эдак, ведь сделана она «с чистого листа» и помимо традиционной идеологии «Мазды» наверняка несет в себе массу интересных новаций. Которые так и норовят заявить о себе: низкий, почти лишенный традиционного тоннеля пол, какие-то ручечки и петельки, вмиг меняющие конфигурацию кресел. А в просторном багажнике спрятан третий ряд сидений.

КОМФОРТ И ХАРАКТЕР

Ровная лента шоссе, на спидометре «чуть за сотню», под капотом едва слышно поет двигатель. По плавным покачиваниям кузова, чутким реакциям на руль и газ чувствуется – «Мазда-5» в своей стихии. Еще полчаса назад, не имея возможности показать, на что способна, она скучно «толкалась» в пробках, великодушно пропуская более юрких соседей. Демонстрировала явную нелюбовь к колеям на асфальте, норовя



вильнуть в сторону. А сейчас все встало на свои места и приходится сдерживать себя и машину от желания «рвануть на всю катушку».

Мы свыклись друг с другом. Я принял как должное спокойный, выдержанный стиль интерьера. Отметил хорошую обзорность – и в то же время невидимую низкую линию капота, заставляющую быть осторожным при маневрах в плотном потоке. По привычке поворчал на неидеальную форму водительского кресла, вроде бы широкого, комфортного, но раздражающего короткой подушкой. И наоборот, по достоинству оценил хваткое рулевое колесо, регулируемое в нужных направлениях, внятное переключение механической коробки, удобную комбинацию приборов и педали. Ничего сверхъестественного, но оцениваешь добротность и основательность машины.

Двухлитровый мотор надежно и размеренно выполняет свою работу, без огонька разгоняя отнюдь не легкий вэн. Растянутая по передаточным числам «механика» тоже поначалу не способствует ярким водительским ощущениям. Но для мини-вэна это не главное, тем более что немного погодя, набрав «крейсерскую» скорость, он становится легким, послушным, даже в меру агрессивным. И при этом акустический комфорт выше всяких похвал, подвески на удивление мягко справляют-

MAZDA 5

- Дебют 5–7-местного мини-вэна состоялся на Парижском автосалоне в сентябре 2004 года, а в 2006-м он появился в России.
- **Двигатели:** бензиновые, 1,8–2,0 л (115–145 л.с.).
- **Коробка передач:** 5-ступенчатая механическая.
- **Комплектации:** Family, Touring, Active.
- **Цена в России:** $21 900–28 700.
- **Тестовый автомобиль:** Mazda 5, 2,0MT, комплектация Active, дополнительное оборудование, $31 530.



Строгий интерьер: простор и обилие темного, не всегда мягкого пластика.



Трансформация в стиле «каракури» позволяет за несколько секунд выбрать оптимальный вариант посадки.

ся с большинством неровностей, да и в управлении «Мазда-5» удобна и послушна. Более того, стоит поехать порезче, в поведении машины появляется задоринка, реакции удивляют цельностью, собранностью, позволяя до тонкостей чувствовать нюансы поведения. Это уже совсем другая «Мазда» – с характером.

СЕКРЕТЫ KARAKURI

В этом слове ничего воинственного, оно всего лишь определяет принцип трансформации салона, благодаря которой можно в течение нескольких секунд перестроить пассажирский отсек семиместного мини-вэна. Так утверждают создатели. Действительно, средний ряд раздельных сидений двигается продольно, складывается, раскладывается во всех мыслимых положениях. Но есть у него одна особенность: формально здесь три места, на деле же – два с половиной. В этой половинчке – вся хитрость «каракури». За отсутствием компактного пассажира (другой там просто не поместится) можно убрать среднюю подушку под откидное сиденье слева, а образовавшееся пространство занять многофункциональным подлокотником. Второй вариант – развернув оставшийся «кусочек» спинки, организовать доступ к третьему ряду кресел, восставшему из пола багажника.

В роли заднего пассажира чувствуешь себя вполне комфортно и даже интересно: много места, вариантов регулировок. Но насчет семи мест вопрос спорный – их скорее шесть с половиной, а точнее – шесть с плюсом. □

ЗА ТЕ ЖЕ ДЕНЬГИ



OPEL ZAFIRA

$19 750–31 900

Мини-вэн, проверенный временем и симпатиями потребителя. По многим показателям – само олицетворение практичности и уравновешенных свойств, столь ценимых в этом классе автомобилей.

(ЗР, 2006, № 4)



TOYOTA COROLLA VERSO

$26 100–28 900

Не так давно появившаяся у нас «Королла-Версо» привлекает удобным, вместительным салоном, широкими возможностями трансформации и хорошими ездовыми способностями.

(ЗР, 2006, № 4)



Так и положено семиместному мини-вэну: хочешь, вози людей, а хочешь – грузы. Набор вариантов устроит любого.





ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ
MAZDA 5

■ **Общие данные**

Размеры, мм:
длина 4505
ширина 1755
высота 1615/1665*
база 2750
колея спереди/сзади 1530/1520
Объем багажника (VDA), л 112/426 (538**)
Радиус поворота, м 5,6
Снаряженная масса, кг 1475
Полная масса, кг 2100
Время разгона 0–100 км/ч, с 10,8
Максимальная скорость, км/ч 196
Топливо АИ-95
запас топлива, л 60
Расход топлива, л/100 км:
загородный цикл 6,6
городской цикл 11,0
смешанный цикл 8,2

■ **Двигатель:** бензиновый, Р4, 16 клапанов, 2,0 л, 107 кВт/145 л.с. при 6000 об/мин, 185 Н·м при 4500 об/мин

■ **Трансмиссия:** переднеприводная, М5

■ **Ходовая часть:** подвеска спереди – независимая, типа «Мак-Ферсон», сзади – независимая многорычажная; рулевое управление – реечное с электрогидроусилителем; тормоза – дисковые вентилируемые/дисковые; шины 205/50R17, 195/65R15

*С релингами. **Пятиместная версия.

MAZDA 5 – СТИЛЬНАЯ, ВМЕСТИТЕЛЬНАЯ, КОМФОРТНАЯ И ЭНЕРГИЧНАЯ МАШИНА НАВЕРНЯКА БЫСТРО ОСВОИТСЯ НА РЫНКЕ СРЕДИ СОБРАТЬЕВ–МИНИ-ВЭНОВ.

(+) Просторный, легко трансформируемый салон, высокий уровень комфорта, интересная управляемость, сбалансированные ездовые возможности.

(–) Скромный дорожный просвет, рыскания на продольных неровностях дорожного полотна (колеях).

БЫСТРОХОДНЫЙ ТРАКТОР

Андрей Кочетов. Фото: Александр Кульнев

КИТАЙСКИЙ ПИКАП: ПЕРВЫЙ ДИЗЕЛЬ НА ДЕРЕВНЕ.

Полноприводные пикапы из КНР за 16–18 тыс. у. е. появились на российском рынке пару лет назад. За такие деньги многие владельцы смирились с тесными кабинами, но мечтать о дизеле, более экономичном и тяговитом, чем бензиновый мотор, не перестали. Пикап «Тянма-Фенлинь» (ЗР, 2006, № 2) с весны нынешнего года продается у нас под названием «Эквидо» – в том числе с дизельным двигателем. Машина с ним стоит $17 600 – на $550 дороже бензиновой версии.

Автомобиль вместе с «сердцем» поменял и характер. А вот трансмиссия осталась, до последнего зуба, той же. Из почти городского шустрого и динамичного грузовичка, не лишенного комфорта на хороших дорогах, пикап превратился в быстроходный трактор, громкий и ощутимо сотрясающийся на холостых. Хорошо подобранная к бензиновому 125-сильному мотору трансмиссия не лучшим образом сочетается с дизелем – пусть и с меньшей на четверть мощностью, но большим почти на 10% крутящим моментом. Переключать передачи можно заметно реже, но, увы, страдает разгон. Проверенный временем японский дизель в китайском исполнении сам по себе очень миролюбив. Он неожиданно легко набирает обороты под нагрузкой, без явного подхвата и свиста турбины, и ровно тянет во всем своем невеликом диапазоне.

Пикап – автомобиль, скорее, сельский, чем городской. С таким тракторным грохотом в мегаполисе ездить как-то неловко. Куда приятней передвигаться по сельским и лесным буеракам, слушая ровный рокот дизеля, чем завывание бензинового мотора, постоянно дергая рычаг коробки. Да и транспортный налог ниже почти вдвое. Опять же, ведром солярки в случае чего поможет коллега – на настоящем тракторе… □



Дизель «Исудзу» делают в Китае по лицензии. Ранее на японском вседорожнике «Трупер» он зарекомендовал себя неприхотливым и надежным.



Ручка регулятора опережения впрыска расположена неудачно: мешает поворачивать и извлекать ключ зажигания.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ
TIANMA EKVIDO

Общие данные

Размеры, мм:	
длина	5150
ширина	1710
высота	1810
Радиус поворота, м	6,0
Снаряженная масса, кг	1575
Полная масса, кг	2350
Максимальная скорость, км/ч	140
Топливо	ДТ
запас топлива, л	68
Расход топлива, л/100 км:	
городской цикл	10,0
загородный цикл	6,5
смешанный цикл	8,3

Двигатель: дизельный с турбонаддувом и промежуточным охлаждением, Р4, 8 клапанов, 2,8 л, 69 кВт/94 л.с. при 3600 об/мин, 210 Н·м при 2100 об/мин

Трансмиссия: полноприводная, М5, с подключаемым передним мостом и пониженным рядом



ВРЕМЯ РАССВЕТА

Анатолий Ф
Фото: Конст



Вид сзади – самый консервативный ракурс «Теаны».

ТА

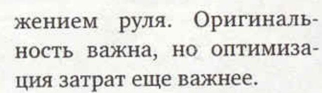
Анатолий Фомин.
Фото: Константин Якубов

Этот телевизор «Сони» из Малайзии? А этот – из Японии? При равной цене товара предпочтения российского покупателя угадать не трудно, даже если за «неправильным» происхождением скрывается более новая модель. «Национальную принадлежность» и доверие к автомобилю тоже определяют не по марке, а по адресу сборочного предприятия. Иные знатоки помнят заводы наизусть! К их удовлетворению, «Ниссан-Теана» – стопроцентный «японец», и по марке, и по месту изготовления. А вот название... «Теана» на одном из языков американских индейцев означает «рассвет» или «начало».

Японские маркетологи ориентировались на требовательных потребителей, которые используют автомобиль и в личных, и в представительских целях. В списке приоритетов не только динамика и управляемость, но также комфорт пассажиров и уникальное дополнительное оборудование. Что касается ходовой части, настройки автомобилей для России сходны с машинами для китайского рынка.

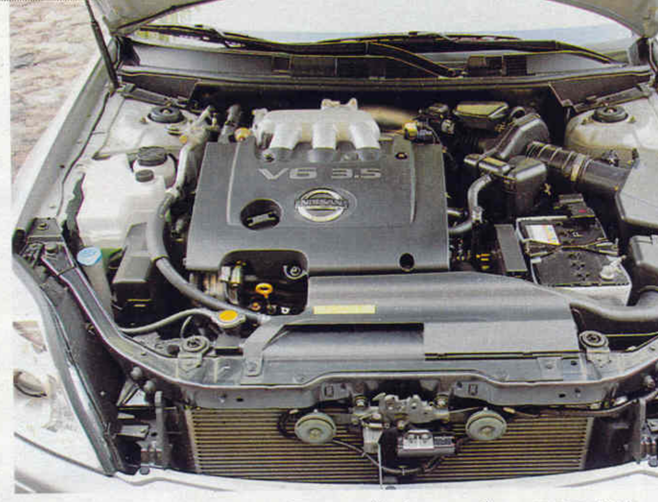
БЕЛЫЕ НОЧИ

В Санкт-Петербурге было время белых ночей, а потому проверить, хорошо ли освещают дорогу биксеноновые фары «Ниссана-Теана», не удалось. Зато яркое и низкое солнце устроило хороший экзамен панели приборов Fine Vision с модной электролюминесцентной подсветкой. Что ж, приборы выглядят богато и прекрасно читаются даже в самом «невыгодном» свете. Поначалу немного удивляет и заставляет напря-



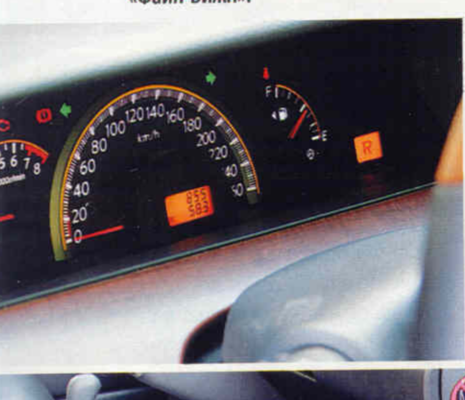
жением руля. Оригинальность важна, но оптимизация затрат еще важнее.

Вообще, интерьер «Теаны» заслуживает отдельного описания, поскольку внутри она даже более интересна, чем снаружи. Узкое окошко приборной панели напоминает американскую моду шестидесятых, нашедшую отражение и в 24-й «Волге». Подчеркнутая металлизированными окантовками консоль, увенчанная 7-дюймовым дисплеем, нависает над широкой



Основной двигатель «Ниссана-Теана» – V-образная бензиновая «шестерка» серии VQ. В данном случае 3,5-литровая.

Люминесцентная подсветка приборов носит собственное имя «Файн-Вижн».





Переднее пассажирское сиденье с дополнительной поддержкой для ног (Ottoman seat).



Черная кожа – традиционная отделка салона бизнес-класса. А вот матовое дерево вместо блестящего – истинно восточное предпочтение. «Центральная консоль выдержана в стиле домашней High-End аудиоаппаратуры» – это цитата из фирменного пресс-релиза. А еще напоминает пагоду…



гать зрение окошко одометра, «выдавленное» из общей плоскости панели. Все-таки к ровным поверхностям глаз адаптируется лучше. Но на какие жертвы не пойдешь ради оригинальности.

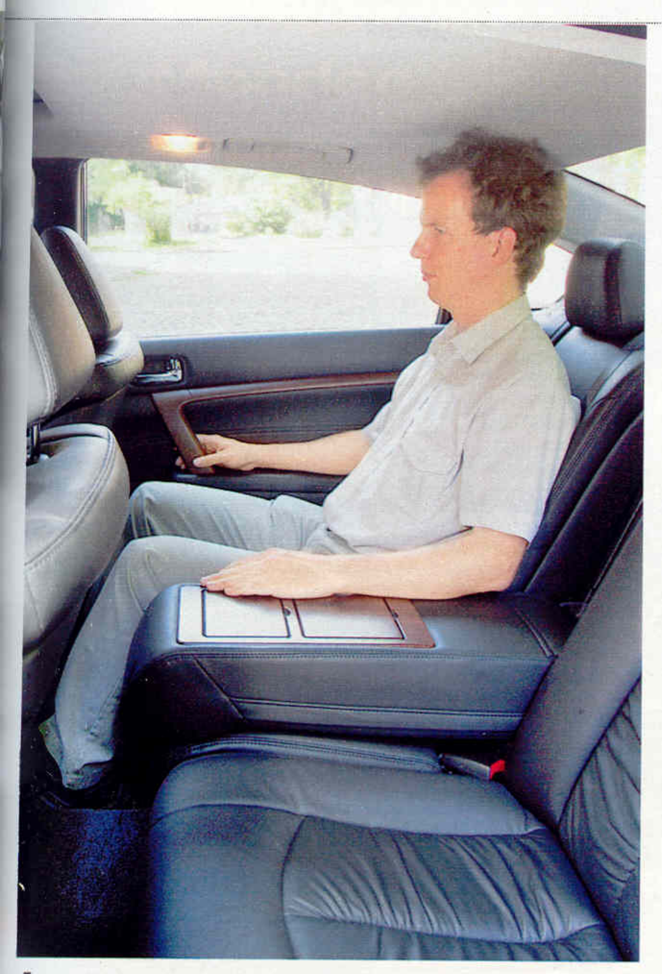
Если взглянуть на «торпедо» «Теаны» как на целостный объект, хорошо заметна его симметричность: она необходима автомобилю, выпускаемому с разным располо-



Вещевой ящик пассажира скрывает в себе 6-дисковый чейнджер.



Электропривод водительского сиденья с памятью – для комплектаций Luxury и Premium.



«Теана» достаточно просторна для пассажиров среднего роста. А вот должного запаса для «больших персон» она не имеет.



Задним пассажирам доступно управление аудиосистемой, шторкой заднего стекла и подогревом сидений.



Просторный багажный отсек изолирован от салона радикально – складных спинок не предусмотрено.

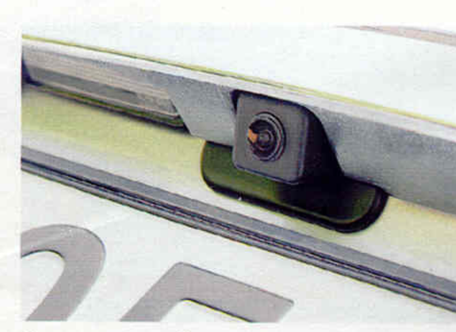
плоской палубой центрального тоннеля.

В отличие от большинства собратьев по классу, салон «Ниссана-Теана» отделан матовыми, а не блестящими элементами с древесной текстурой. Она очень выигрышно смотрится на фото, но в жизни достаточно скромна и не мозолит глаза. Работа дизайнеров над интерьером «Теаны», безусловно, заслуживает похвал. С точки зрения эргономики заметных проколов нет, хотя членам клуба «кому за 100» может показаться тесновато. Мне же больше запомнилось отсутствие регулировки рулевой колонки по длине: вверх-вниз пожалуйста, на себя – нет.

Питерские улицы не досаждают московской суетливостью, но ухо надо держать востро – культура вождения и в северной столице заметно упала. Выбранная «Теана» с 2,3-литровым мотором уверенно выходит на лидирующие места в потоке, а надежные и легко дозируемые тормоза позволяют, не опасаясь, держать короткую дистанцию. Трамвайные пути и брусчатка преодолеваются легко и практически бесшумно – на малых скоростях работа подвески заслуживает самой лестной оценки.

За городом судить приходится строже. Четырехступенчатый «автомат» весьма расторопен, но «высокие ступеньки» между передачами не дают возможности мотору показать себя во всем блеске. Безукоризненная до сих пор подвеска, оказывается, не любит быстрых поворотов на неровном асфальте, да и запас энергоемкости уже не кажется неисчерпаемым. Несмотря на это, «Теана» всегда остается прогнозируемой, но дает понять, что размеренный стиль езды несет не только спокойствие, но и безопасность.

«Старший» 3,5-литровый мотор работает в паре с вариатором, однако непосвященный вряд ли это заметит – электроника успешно создает виртуальные передачи. А вот мощную динамику разгона не заметить невозможно: эта «Теана» – достойный соперник самых уважаемых бизнес-седанов. Впечатляющее ускорение не заставляет сердце стучать сильнее. Скорее наводит на мысль, что напряженный обгон теперь можно проделать «в полпедали». А между делом бросить взгляд на скачущий по дисплею столбик мгновенного расхода топлива.



Камера заднего обзора прячется рядом с номерным знаком.

Пользоваться изображением камеры заднего вида надо с умом, соотнося его с разметкой на экране, – широкоугольный объектив искажает картинку.



НОВЫЙ АРИСТОКРАТ

Место VIP-пассажира в автомобиле известно – справа сзади. На заднем сиденье «Теаны» комфортно пассажирам среднего роста. Высокие вправе пожаловаться на недостаток места для головы, да и для коленей, особенно позади рослого водителя или переднего пассажира. Увы, эффектная форма передних спинок урезает полезный объем салона.



Выигрышный цвет – серебристый, выигрышный ракурс – сверху. Лучший – из окна офиса.

ПЕРЕКРЕСТНЫЙ МАРКЕТИНГ

«Ниссан-Теана» представили российской прессе в Санкт-Петербурге не случайно, ведь автомобиль не будут продавать в Европе, а здесь как раз собираются строить завод «Ниссан»... Родина машины – Япония, основной рынок там же, а еще в Китае; в Корее есть близнец – «Самсунг-SM7». На российском рынке «Теана» сменит хорошо известный «Ниссан-Максима». В Америке же «Теана» никогда не появится – там правит бал новая «Максима», которую, в свою очередь, официально не будут продавать на российском рынке.

Что касается цен – предположу, что за «Теану» с 2-литровым мотором будут просить от 28 тысяч долларов.

ЗА РУЛЕМ «ТЕАНЫ» ПОЧЕМУ-ТО НЕ ХОЧЕТСЯ ИСПЫТЫВАТЬ ВСЕ ЕЕ СПОСОБНОСТИ И ВОЗМОЖНОСТИ. ХОТЯ ДОВЕРИЕ К МАШИНЕ ОТ ЭТОГО НИСКОЛЬКО НЕ УМЕНЬШАЕТСЯ.



Версию с мотором 2,3 л проще всего узнать по 16-дюймовым литым колесам. На двухлитровой машине – стальные штампованные.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ
NISSAN TEANA

Модель	2,0 ELEGANCE	2,3 V6 LUXURY	3,5 V6 PREMIUM
Общие данные			
Размеры, мм:			
длина	4845		
ширина	1765		
высота	1475		
база	2775		
Снаряженная масса, кг	1455	1538	1601
Время разгона 0-100 км/ч, с	12,5	10,7	7,9
Максимальная скорость, км/ч	180	196	210
Топливо/запас топлива, л	АИ-95/70	АИ-95/70	АИ-95/70
Расход топлива, л/100 км:			
загородный цикл	8,1	8,3	8,4
городской цикл	13,2	13,7	15,0
смешанный цикл	10,0	10,3	10,8
Кузов			
Количество дверей/мест	4/5		
Объем багажника (EPA), л	476		
Двигатель			
Расположение	спереди поперечно		
Конфигурация	P4	V6	V6
Число клапанов	16	24	24
Рабочий объем, см^3	1998	2349	3498
Мощность, кВт/л.с.	100/136	127/173	180/245
при об/мин	6000	6000	6000
Крутящий момент, Н·м	187	220	330
при об/мин	4000	4400	3600
Трансмиссия			
Тип	переднеприводная		
Коробка передач	А4		вариатор
Ходовая часть			
Подвеска:			
спереди	независимая, типа «Мак-Ферсон»		
сзади	многорычажная		
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем		
Тормоза:			
передние	дисковые вентилируемые		
задние	дисковые		
Размер шин	205/65R16	205/65R16	215/55R17

Ну а самое роскошное место в «Теане», это... кресло переднего пассажира. Ведь помимо всех прелестей «электропакета» и раздельного климат-контроля, ему полагается электрически управляемая подставка под ноги и персональный массажист. Причем весьма усердный: мощный валик, перекатываясь под спинкой сиденья, заставит блаженно покряхтывать не только старого радикулитчика. Любителей умеренных процедур вполне устроит «нежный» режим.

А вот некоторые уже привычные удобства в «Теане» отсутствуют. Например, оба вещевых ящика, и в панели, и между сиденьями, лишены охлаждения. Аудиосистема не понимает записей в формате МР3, да и звучание не сильно впечатляет. Оригинальный дизайн все спишет?

БЕЗ ЛИШНИХ СПОРОВ

До сих пор новинки японских концернов приходили в Россию через Европу или Америку. «Ниссан» решил сменить приоритеты. «Теана» не просто сделана в Японии. Это автомобиль, привносящий нам типичный образец «восточной» автомобильной культуры. Впрочем, в Сибири и на Дальнем Востоке уже давно восприняли японские традиции, да и в европейской части страны немало поклонников «настоящих» японских машин. В любом случае, «Ниссан-Теана» заметно отличается от своих основных соперников – космополитичных «Тойты-Кэмри» и «Хёндай-NF». А вот сыграет ли ее индивидуальность в плюс или в минус – это еще вопрос, поскольку в ценах намечается примерный паритет. □

СТАВКА НА ДИЗЕЛЬ

Анатолий Фомин. Фото автора и «КИА моторс»

При желании любое меняющееся численное значение можно назвать параметром. А вот «параметр цели» есть только у ракетчиков – это расстояние по перпендикуляру между пусковой установкой и траекторией цели. Иной раз она и близко, но стрелять без толку – уйдет. Точно поразить определенную группу потенциальных покупателей тоже не так просто… «КИА-Соренто» оказался неплохо нацелен на российский рынок. Большой «полноценный» (рамной конструкции и с понижающей передачей) вседорожник с солидной внешностью, хорошим выбором моторов, достойным комфортом и поведением на дороге. Все это по весьма привлекательной цене – от 28 тысяч долларов. Впрочем, успех надо развивать – настало время знакомства с модернизированной машиной.

ПО ОДЕЖКЕ

Обновленный «Соренто», конечно, изменился внешне. Как любой денди с ограниченным бюджетом, он потратился на мелочи, которые нужны, чтобы сле-

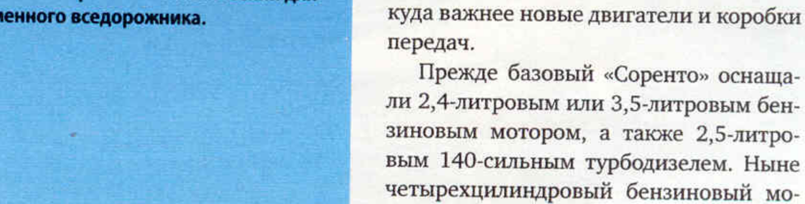


довать моде. Бамперы, фары, задние фонари, решетка радиатора и накладки на боковинах. Впрочем, внешность автомобиля на самом деле удачна. Попробуйте представить что-то среднее между прежним «Мерседесом-ML» и «Лексусом-RX300» – получится как раз «КИА-Соренто», который дешевле почти вдвое и при этом достаточно оригинален, чтобы не выглядеть копией.

У обновленного «Соренто» припасены салон с улучшенной отделкой, раздельный климат-контроль, проигрыватель компакт-дисков с поддержкой MP3, более богатая комплектация. Впрочем, куда важнее новые двигатели и коробки передач.



Силуэт «КИА-Соренто» – классический для современного вседорожника.



Прежде базовый «Соренто» оснащали 2,4-литровым или 3,5-литровым бензиновым мотором, а также 2,5-литровым 140-сильным турбодизелем. Ныне четырехцилиндровый бензиновый мотор отправлен в отставку. 2,5-литровый турбодизель получил иную систему питания, регулируемый турбокомпрессор, выполнил нормы Евро IV, прибавил мощности и крутящего момента на 21 и 25% соответственно и вдобавок стал экономичнее. Новая бензиновая «шестерка» демонстрирует основательную прибавку в 49 лошадиных сил и 14 Н·м при уменьшенном на 200 см³ рабочем объеме. Это достигнуто благодаря регулируемым фазам газораспределения. За улучшенную динамику и экономичность также отвечают новые пятиступенчатые «автоматы» с возможностью ручного переключения, теперь доступные и для дизеля.

ПОСЛАНЦЫ С РАНЧО

Тест-драйв в Мадриде, как в любом большом городе, – это сложно. Потому старт наметили на одном из пригородных ранчо – здесь же проложили и трассу по пересеченной местности, среди живописных лугов, холмов и еще не пересохших от летнего зноя речек. Выбор машин оказался невелик, да и времени на знакомство немного. Нам с коллегой попался «автоматический» дизельный «Соренто» фотогеничного красного цвета.

Стоит усесться за руль, и память услужливо прокручивает события трехлетней давности, когда довелось поездить на предшественнике. Все так же под рукой, но рослому водителю не слишком удобно: сдвижной люк в крыше изрядно поджал салон сверху, а подушка высока. В более простой комплектации без люка мож-

«КИА-СОРЕНТО» – ХОРОШИЙ ВЫСТРЕЛ: ЧАСТЬ ПОТЕНЦИАЛЬНЫХ ПОКУПАТЕЛЕЙ БУДЕТ ПОРАЖЕНА УДАЧНЫМ СОЧЕТАНИЕМ ВНЕДОРОЖНЫХ СПОСОБНОСТЕЙ И «АСФАЛЬТОВЫХ» КАЧЕСТВ.

«Соренто» не создан для бродов по пояс, но небольшие речушки форсирует с энтузиазмом.



Крутой подъем по сыпучей колее преодолевается без разгона и использования понижающей передачи.



Открывающееся отдельно заднее стекло позволяет легко выудить из объемистого багажника мелкую поклажу.

но сесть лучше, но тогда водителю ростом выше 180 см придется выглядывать из-под нависающего козырька крыши.

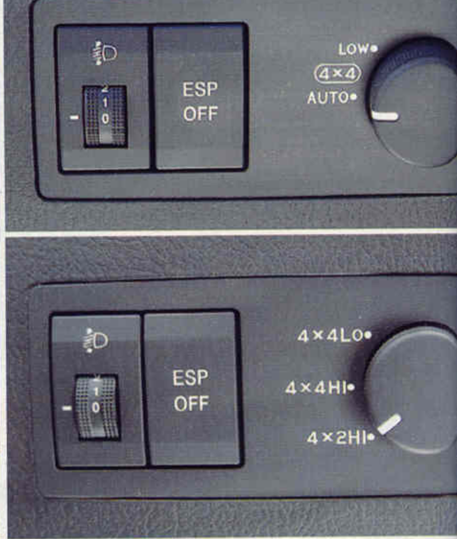
Дизельный «Соренто» очень уверенно разгоняется примерно до 120 км/ч, а дальше «длинные», в угоду экономичности, передачи берут свое – темп падает. Дизель не докучает излишним шумом, не перевалив отметку в 3000 об/мин. Почувствовать его характер сложно: довольно «мягкий» гидротрансформатор тщательно пережевывает недюжинный крутящий момент, преобразуя его в плавное и почти бесшумное ускорение. В общем, несколько сотен километров по магистрали на «Соренто» – не проблема.

На узких провинциальных дорожках надеялись «пощупать» подвеску – здесь все-таки попадаются заметные неровности. Но мясистые колеса «Соренто» легко глотают огрехи иберийского асфальта. Крутые повороты проходимы почти без снижения скорости: автомобиль «за-



Интерьер стал богаче и строже. С черной кожей и пластиком удачно гармонируют хромированные элементы.

Управление режимами работы трансмиссии – электрическое. При автоматически подключаемом полном приводе вручную можно включить лишь понижающую передачу.



В схеме с ручным подключением передних колес движение по хорошим дорогам рекомендовано только в режиме заднего привода.



Пластмассовый кожух дизельного двигателя создает иллюзию V-образной «шестерки». На самом деле он четырехцилиндровый рядный.

думчив», но вполне прогнозируем и обладает достаточно точным рулевым управлением. А вот внезапные маневры на большой скорости надо выполнять осторожно – чувствуется, что машина «напрягается» и готова преподнести сюрприз. Впрочем, на этот случай есть ESP.

Теперь нужно красивое место для съемки. Вот тот огромный булыжник нам подойдет. В лоб мы на него не заедем, а с тылу не так круто. Понижающую – и вперед! Не включается? Надо перевести селектор в нейтраль, тогда все будет ОК. Переднее колесо довольно рано взмывает в воздух, но «Соренто» упорно лезет вверх. С жестко подключенным передним мостом такие фокусы нас не остановят, тем более что задние колеса лучше приспосабливаются к рельефу: у зависимой подвески ходы явно больше.

Для внедорожной трассы выбираю машину с «механикой» – надо же оценить тяговые качества нового дизеля, а заодно подискутировать на любимую тему: «почему современный дизельный вседорожник должен быть с автоматической трансмиссией?».

Вот и показательный подъем – пока сзади никто не поджимает, провожу эксперимент: тронуться без пониженной передачи. Что и требовалось доказать! Либо с основательной пробуксовкой, либо заглохнешь – ронять обороты ниже 1500 категорически нельзя, такова суровая реальность «турбоямы». Впрочем, по относительно ровному месту «Соренто» может ехать и при меньших оборотах, и даже на высших передачах.

Звонок мобильного телефона выбивает из равновесия: в связи с дорожными пробками автобус на пресс-конференцию отправится… через 15 минут! Нам вроде всего три пункта в легенде осталось – это 6 км, успеем даже по узкой грунтовке без всякой спешки. Коллега в роли штурмана переворачивает лист легенды, потом еще один…. Не шесть! Шестнадцать!

Вот это уже серьезнее: на прямиках надо ехать не меньше сотни. Сдюжит ли подвеска такой темп на ухабистой грунтовке? Систему стабилизации сразу пришлось отключить – иначе она душит двигатель, принимая не касающиеся грунта колеса за попавшие на лед. А подвеска удар держит, замыкаясь на буфера сжатия только после самых «злобных» ухабов. Удивительно, что первой сдается не передняя, а задняя – в машине нас только двое и никакой поклажи! Жаль, ни-



Ходы передней подвески у «КИА-Соренто» довольно скромные, но зависимая задняя гораздо подвижнее.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	KIA SORENTO 2,5CRDi	KIA SORENTO 3,3 V6
Общие данные		
Размеры, мм:		
длина	4590	
ширина	1853	
высота	1730	
база	2710	
Снаряженная масса, кг	2055	1930
Время разгона 0–100 км/ч, с	12,0	9,2
Макс. скорость, км/ч	182*	190*
Топливо	ДТ	АИ-91
запас топлива, л	80	80
Расход топлива, л/100 км:		
загородный цикл	6,7	н.д.
городской цикл	10,0	н.д.
смешанный цикл	7,9	н.д.
Кузов		
Кол-во дверей/мест	5/5	
Объем багажника (EPA), л	1849/898	
Двигатель		
Расположение	спереди продольно	
Конфигурация	P4	V6
Число клапанов	16	24
Рабочий объем, см^3	2497	3297
Мощность, кВт/л.с.	125/170	177/241
при об/мин	3800	6000
Крутящий момент, Н·м	392	307
при об/мин	2000	4500
Трансмиссия		
Тип	полноприводная	
Коробка передач	M5	A5
Ходовая часть		
Подвеска:		
спереди	независимая пружинная на двойных поперечных рычагах	
сзади	зависимая пружинная со стабилизатором поперечной устойчивости	
Рулевое управление	реечное с регулируемым гидроусилителем	
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые	
Размер шин	245/70R16	245/65R17

*Ограничена принудительно.



«КИА-Каренс» – дебют Мадридского автосалона.

ПРИВЕТ, МАДРИД!

На автосалоне в Мадриде, проходившем в дни презентации «Соренто», впервые появился перед публикой новый мини-вэн «КИА-Каренс». Он представлен в пяти- и семиместном вариантах, с двухлитровыми бензиновым и дизельными двигателями мощностью от 115 до 142 л.с. Любой из них может компоноваться как с механической, так и с автоматической коробкой передач. При довольно компактных размерах (длина 4545 мм, ширина 1800 мм, высота 1650 мм) автомобиль свободно вмещает семерых взрослых пассажиров. Кстати, по сравнению с предыдущим поколением он вырос не сильно (55 мм в длину, 50 в ширину и 40 мм в высоту).

Сиденья второго и третьего рядов убираются вровень с полом, освобождая большую грузовую площадку. Благодаря увеличившейся на 130 мм колесной базе, на 80 мм – колее и пониженному на 40 мм уровню пола новый «Каренс» стал одним из лидеров по объему салона. Много внимания уделено также комфорту и безопасности. Иными словами, автомобиль «заточен под Европу», где имеет все шансы заметно расширить свое присутствие.

кто не снимал эту импровизированную гонку со стороны – почти ралли-рейд.

ПУСК!

У обновленного «Соренто» несомненно открылись новые таланты – мощный дизель очень достойно показал себя и на шоссе, и на проселке. Издержки комплектации остались в прошлом – теперь его можно заказать и с автоматической трансмиссией, и с постоянным полным приводом. Жаль, однако, что базовый бензиновый мотор получил отставку – входной билет в «Клуб Соренто» теперь заметно дороже. Возвращаясь к нашим ракетам, получается, что точность наведения возросла, а параметр уменьшился. Впрочем, пуск уже произведен. Ждем доклада «Цель поражена»? □

ПРИЛЕЖАНИЕ ОЦЕНЯТ!

Максим Сачков.
Фото автора и «Ауди»



В
скрыва
неприв
привле
зайном
рактерс

Восемь лет назад в модельном ряду «Ауди» появилось новое имя. За аббревиатурой ТТ скрывалось небольшое купе с непривычным, несомненно привлекательным технодизайном, зажигательным характером и множеством технических изюминок. Одни восхищались новинкой, другие справедливо критиковали за недостатки, но, пожалуй, не было человека, кого этот автомобиль оставил бы равнодушным. И вот «Ауди-ТТ» первого поколения передает эстафету.

РИСУНОК С НАТУРЫ

Было бы безумием отказаться от ярких дизайнерских решений прежней ТТ. Не исключено, что и в следующих поколениях встретятся черты родоначальника. Например, характерный изгиб крыши, под которым прячутся маленькие стекла, или массивные ободы вокруг колесных арок. Однако многие новые штрихи сделали облик не столь индивидуальным, как у модели конца 90-х. Посматривая в зеркало заднего вида, я путал тестовые ТТ с другими автомобилями. Приглядитесь хотя





На скорости 120 км/ч поднимается спойлер, увеличивающий прижимную силу на задней оси, а ниже 80 км/ч он прячется. Им можно покрасоваться и на стоянке, нажав кнопку на центральной консоли.



Спинка заднего сиденья складывается целиком и половинками, образуя ровную площадку. Под полом багажника – ниша для запаски и аккумулятор.

бы к фарам – не напоминают более дешевые модели? К счастью, и оригинальных штрихов тоже хватает – например, задние фонари с квадратными рефлекторами.

В духе современных традиций новое купе стало крупнее, прибавив в росте лишь 6 мм, но став на 78 мм шире и длиннее на 137 мм. «Растянулся» и салон. Теперь здесь больше воздуха и над головой, в плечах на первом ряду прибавилось 29 мм, чуть меньше – сзади. Хотя это слабое утешение для того, кто окажется третьим или четвертым пассажиром. Человек ростом выше 170 см скрючится на заднем ряду в позе эмбриона. Еще забавнее наблюдать, как он оттуда выбирается. Увы, формула 2+2 написана не для четверых взрослых. Кстати, багажник, как подобает купе этого класса, скромный, зато спинка заднего сиденья складывается, и площадки длиной примерно 1,7 м вполне хватит даже для объемной поклажи. Разработчики уверяют: новая ТТ лучше рассекает воздух. Площадь поперечного сечения выросла с 1,99 до 2,08 $м^2$, зато коэффициент аэродинамического сопротивления серьезно снизили – с 0,34 до 0,3.

ПЕРЕДАЮ ПО БУКВАМ

Заботливо прикрыв вещи сеткой и захлопнув багажник, улыбчивый распорядитель теста отдал мне ключи от полноприводной ТТ синего цвета с двигателем 3,2 л и механической шестиступенчатой коробкой. Пока выруливал со стоянки – вспотел. За высокими «подоконниками» не видны даже немаленькие ограждения, не говоря уже о парковочных столбиках. Полагаешься на шестое чувство и большие удобные зеркала – парктроник записан в опции.

Характер 3,2-литровой «шестерки» – далеко не покладистый. В городских пробках

AUDI TT – КУПЕ ПЕРВОГО КЛАССА… В КОТОРОЕ МНОГИЕ ЗАХОТЯТ КУПИТЬ БИЛЕТ.

приходится нежно обращаться с педалью газа. Зато на автобане сил мотору не занимать: нажимаешь на педаль – и умиротворенно наблюдаешь, как уменьшаются в зеркалах те, кто висел на хвосте. Правда, «короткие» передачи приходится переключать часто, а избирательность рычага далека от идеала: вместо шестой поначалу попадаешь на четвертую. Впрочем, к этому вскоре привыкаешь, ко всему прочему у «механики» есть отличная альтернатива – автоматическая шестиступенчатая коробка с ручным переключением S-tronic.

За красивым названием скрывается известный по моделям концерна «Фольксваген» агрегат с двумя сцеплениями DSG. О достоинствах неоднократно писали – автомобиль с ним не только послушнее, но и шустрее, и экономичнее. Придраться можно разве что к ручному режиму – переключения вниз неспешны, что не позволяет эффективно тормозить двигателем.

Идеальная парочка для нового купе – S-tronic и двухлитровый двигатель с турбонаддувом и непосредственным впрыском TFSI. На фоне «шестерки» он выглядит эдаким жизнерадостным существом. Веселый и заводной мотор легко раскручивается и подходит TT лучше атмосферного мотора, характер которого тяжеловат для небольшого купе.

ШТУРМУЕМ ГОРЫ

Один из маршрутов, предложенных организаторами, вел в Альпы. Здесь на перевале Гроссглокнер устраивают так называемые Альпийские тормозные тесты. Мы не соблюдали методику, но все-таки изрядно погрели механизмы. Они выдержали жестокие испытания, правда, в конце спуска усилие на педали у машины с двухлитровым мотором (тут установлены менее мощные тормоза, чем на модификациях с мотором 3,2 л) немного выросло, но эффективность, насколько я смог оценить, не упала.

Живописный горный серпантин – подходящее место и для съемки, и для проверки ходовых возможностей TT. Тем более что шасси спроектировали практически заново. Например, чтобы снизить неподрессоренные массы, передние рычаги и подрамник выполнили из алюминия, а сзади установили сложную многорычажную подвеску. Для лучшей устойчивости и управляемости более чем на 40 мм расширили колею, а центр тяжести опустили на 9 мм. Естественно, поколдовали над характеристиками амортизаторов и электроусилителя руля. Результаты не заставили ждать – в ходе тестов, проходивших на Нюрбургринге, новая TT привезла предшественнице 15 с на круге, в том числе благодаря точным настройкам шасси.

Еще одна техническая изюминка – система Audi magnetic ride, автоматически регулирующая жесткость амортизаторов. Вместо обычной рабочей жидкости они заполнены магнитореологической. Она изменяет



Некоторые характерные черты интерьера новой TT – приплюснутый снизу спортивный руль, три центральных дефлектора, алюминиевые накладки на педали и площадка около них (по заказу). Покупатель может выбрать семь оттенков салона и три вида кожи.



На монитор, расположенный в центре щитка, можно вывести картинку навигационной системы, показания бортового компьютера, а также цифрового спидометра.



Управление климатом: три логичные ручки. Рядом собраны и кнопки подогрева сидений, обогрева заднего стекла и т.д.



На рычаге ручного тормоза поселился подлокотник. Оригинально с точки зрения дизайнера, удобно для водителя.



О тесном заднем сиденье предупреждает табличка на крышке багажника – берегите голову. Кстати, чтобы снизить массу, спинку сделали пластиковой, сэкономив 1,2 кг.

КАК СШИТ КОСТЮМ

Кузов новой «Ауди-ТТ» изготавливают по технологии ASF (Audi Space Frame – пространственная рама «Ауди»), которую разработали еще в начале 90-х для флагмана модельного ряда А8. Несущая конструкция собрана из штампованных алюминиевых профилей, литых деталей и листовых панелей. Идею позаимствовали у живой природы – как и кости скелета любого млекопитающего, для каждого элемента пространственной рамы подбирали собственную форму и сечение, чтобы при минимальной массе получить необходимую жесткость и прочность. Любую мелочь, вплоть до заклепок, соединяющих детали кузова, рассчитывали при помощи компьютерных программ. С алюминиевыми деталями (69% от массы кузова) соседствуют элементы из высокопрочной стали. Последние находятся в основном в хвостовой части (задние панели пола, крышка багажника, а также двери), чтобы улучшить развесовку по осям.

Алюминиевые и стальные детали соединяют заклепками, обжимом и сваркой. Чтобы не возникала коррозия, используют защитные покрытия и герметики. Кроме того, саморезы, которые вкручивают роботы, из-за трения нагреваются и расплавляют поверхностный слой детали – такому соединению вообще не нужна дополнительная защита. Еще одно любопытное ноу-хау – бесшовная лазерная сварка алюминиевой крыши и боковины.

Итогом по праву можно гордиться – масса прочного кузова всего 206 кг, целиком стальная конструкция была бы почти вполовину тяжелее.

Структура кузова «Ауди-ТТ» и диаграмма масс.





Фирменная штучка – алюминиевая крышка бензобака – осталась на прежнем месте над задним правым колесом, но «сменила имидж». Теперь она стала более функциональной и строгой… а жаль.



Новая ТТ напичкана разными удобными отделениями: подстаканники на центральной консоли, в дверях ниши для небольших бутылок, ящички под передними сиденьями, даже для аптечки нашлось свое место.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	AUDI TT			
	2,0 TFSI		3,2 quattro	
Общие данные				
Размеры, мм:				
длина	4178			
ширина	1842			
высота	1352			
база	2468			
колея спереди/сзади	1572/1558			
Радиус поворота, м	5,5			
Снаряженная масса, кг	1260	1280	1410	1430
Полная масса, кг	1660	1680	1810	1830
Время разгона 0-100 км/ч, с	6,6	6,4	5,9	5,7
Макс. скорость, км/ч	240		250	
Топливо	АИ-98			
запас топлива, л	55			
Расход топлива, л/100 км:				
загородный цикл	6,0	6,0	7,8	7,3
городской цикл	10,7	10,6	14,7	12,9
смешанный цикл	7,7	7,7	10,3	9,4
Кузов				
Количество дверей/мест	2/2+2			
Объем багажника (VDA), л	290/700			
Двигатель				
Расположение	спереди поперечно			
Конфигурация	P4		V6	
Число клапанов	16		24	
Рабочий объем, см^3	1984		3189	
Степень сжатия	10,3		11,3	
Мощность, кВт/л.с.	147/200		184/250	
при об/мин	5100-6000		6300	
Крутящий момент, Н·м	280		320	
при об/мин	1800–5000		2500–3000	
Трансмиссия				
Тип	переднеприводная		полноприводная	
Коробка передач	М6	А6	М6	А6
Ходовая часть				
Подвеска:				
спереди	типа «Мак-Ферсон»			
сзади	многорычажная			
Рулевое управление	реечное с электроусилителем			
Тормоза:				
передние	дисковые вентилируемые			
задние	дисковые		дисковые вентилир.	
Размер шин	225/55R16		245/45R17	

вязкость под воздействием магнитного поля – соответственно корректируются и демпфирующие характеристики. Кроме того, водитель может принудительно задать спортивный режим – подвеска станет жестче.

Забравшись по извилистой дорожке на 2,5-километровую высоту, убеждаешься, что новое купе почти по всем параметрам лучше старой модели. Оно увереннее стоит на дороге, прилежно проходит повороты, резво штурмует крутые подъемы, но… В нем пропала та зажигательная искорка, которая заставляет вновь и вновь возвращаться за руль. И не просто ради того, чтобы попасть из точки А в точку В.

Сегодня почти все производители, избегая риска, не стремятся выпускать на рынок автомобили со спорной внешностью и сложным характером. В большинстве своем машины становятся похожи на прилежных выпускников, мечтающих о золотой медали. А так иногда хочется пообщаться с озорником и гулякой, у которого в четверти встречаются «тройки». Хотя золото, бесспорно, дорогого стоит… □

МУЗА ТЯНЕТСЯ К СПОРТУ

Владимир Соловьев.
Фото автора и «Рено»

Согласитесь, превратить автомобиль класса B, в котором основную массу водителей составляют женщины, в безоговорочного «спортсмена» – задача не из простых. Но «Рено» стоит на своем: не прошло и года, как появился «Клио» третьего поколения, а на рынки Европы уже выходит его спортивная версия «Клио-Рено Спорт». Замечу, речь идет не о специальном автомобиле для гонок, а о машине для повседневных поездок с выраженным спортивным характером.

ШПАРГАЛКА С ФОРМУЛОЙ

Задача новой модели – развить успех предшественницы «Клио-Рено Спорт», выпускавшейся на базе «Клио II». С начала производства в 1999 году те спортивные «клио» разошлись по Западной Европе немалым для подобной версии тиражом 37 545 экземпляров. Как признался автору прежний генеральный директор «Рено» Луи Швейцер, этот автомобиль был для него одним из самых люби-



мых благодаря отличной управляемости и прекрасной динамике. Наибольшим спросом модель пользовалась в Великобритании, Франции и Швейцарии, где испокон веков любят небольшие быстрые автомобили, которые незаменимы в городе и хороши на трассе. В России продажи носили штучный характер; «Клио Спорт» покупали истинные ценители, готовые выложить за небольшую машинку чуть не двойную (по отношению к базовой) цену.



Спортивный настрой «музы» выдают «мускулистые» формы крыльев и дефлекторы за передними колесами. Синий «динамо» и красный «торро» – основные цвета «Клио-Рено Спорт».

Чтобы привлечь на свою сторону покупателей из новых регионов, «Рено» сделала упор на бескомпромиссную спортивность как во внешности, так и по содержанию.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

CLIO RENAULT SPORT 2,0

■ **Общие данные**

Размеры, мм:

длина	3991
ширина	1768
высота	1484
база	2585
колея спереди	1520
сзади	1520
Объем багажника (VDA), л	288/1038
Радиус поворота, м	5,7
Снаряженная масса, кг	1240
Полная масса, кг	1690
Время разгона 0-100 км/ч, с	6,9
Максим. скорость, км/ч	215
Топливо	АИ-95-98
запас топлива, л	55
Расход топлива, л/100 км:	
загородный цикл	7,1
городской цикл	12,2
смешанный цикл	8,9

■ **Двигатель:** бензиновый, Р4, 16 клапанов, 1998 см^3, 145 кВт/197 л.с. при 7250 об/мин, 215 Н·м при 5550 об/мин

■ **Трансмиссия:** переднеприводная

■ **Ходовая часть:** подвеска спереди – типа «Мак-Ферсон» с вынесенным поворотным кулаком, сзади – упругая поперечная балка; рулевое управление – реечное с электроусилителем; тормоза – дисковые вентилируемые/дисковые; шины 215/45R17

Новый «Клио Спорт» несет фамильные черты «Клио III», но по сравнению с базовой моделью выглядит прямо-таки атлетом. Наверное, это правильное решение, ведь предыдущий «Клио Спорт 2,0 16 V» внешне не отличался от своей стандартной версии. Разве что шильдик на задней двери и впечатляющая динамика на старте указывали на спортивный нрав.

У новинки внешних отличий много. Это новый дизайн боковых панелей, спойлер под передним бампером, профилированные пороги, «расклешенные» передние и задние крылья для расставленных пошире 17-дюймовых колес, боковые дефлекторы и воздушный диффузор.

«Жаберные» щели в передних крыльях – тоже не просто декорация. Они отводят завихрения, создаваемые раздавшимися вширь крыльями. Кроме того, улучшают отвод горячего воздуха из-под капота, где трудится двухсотсильный бензиновый двигатель – заметим, атмосферный. Устройство аэродинамических элементов инже-

Скорость летящей «музы» ограничена 215 км/ч. Вот только найдется ли в России место, где можно так разогнаться?

ЭФФЕКТНАЯ ВНЕШНОСТЬ «КЛИО-РЕНО СПОРТ» ОРГАНИЧНО СОЧЕТАЕТСЯ С ХОРОШЕЙ ДИНАМИКОЙ И УПРАВЛЯЕМОСТЬЮ.



Алюминий на приборной доске, передней консоли, педальном узле и подставке под левую ногу.

нерам «Рено» подсказала формула.

В ОБЪЯТИЯХ СКОРОСТИ

Салон нового «Клио Спорт» под стать спортивному экстерьеру. Главное в нем – сиденья водителя и переднего пассажира. От того, насколько четко и удобно водитель зафиксирует тело в кресле, зависит его чувство автомобиля и, соответственно, правильность отдаваемых команд управления.

Специально разработанные для «Клио-Рено Спорт» кресла мне показались еще одной удачей. Мощные ребра боковой поддержки надежно охватили спину и бедра, но при этом не сдавливали тело, как это бывало на иных, настроенных на спортивный лад машинах. То есть кресла обеспечивают не только фиксацию, но и комфорт в течение всей поездки.

Если в вас живет еще более активный спортсмен, можете заказать себе в виде опции сиденья «Рекаро», поставляемые именно для этой модели. В заездах по спортивной трассе я сидел именно на них и, скажу честно, остался очень доволен. Они выполнены как «ковши» профессиональных гонщиков, но имеют регулируемую спинку и встроенные боковые подушки безопасности. Обитые тем же материалом, что и задние сиденья, рекаровские «ковши» гармонично вписываются в салон. Впрочем, для повседневной езды я все же выбрал бы стандартные. Они чуть мягче и поэтому лучше демпфируют толчки от неровностей дороги, передаваемые довольно жесткой подвеской. Кроме того, у них подушка регулируется по высоте.



Принцип действия дефлекторов и воздушного диффузора. Эти элементы пришли с формулы 1. Ради диффузора «Клио-Рено Спорт» пришлось пожертвовать запасным колесом.

ПО РЕЦЕПТУ ФОРМУЛЫ 1

Воздушный диффузор выполняет функции заднего спойлера и предотвращает разгрузку задней оси на высоких скоростях. Проходя по заданной траектории, воздушный поток создает разрежение под днищем кузова, прижимая его к дорожному полотну. Дефлекторы передних крыльев – аэродинамические элементы, отводящие завихрения, создаваемые раздавшимися вширь крыльями.

Оригинальные сиденья очень удобны. Спортивным фанам предлагаются кресла «Рекаро».





В угоду практичности спинка заднего сиденья разрезная. При сложенных сиденьях объем багажника переваливает за 1000 л.



Переступая порог с накладкой «Renault Sport», надо помнить о «горячем» характере этого автомобиля и его мощных тормозах.

Что касается мест сзади, то втроем втиснуться можно, вдвоем будет лучше. Но ведь спортивные машинки не приобретают для выездов на пикник.

НЕ ТОЛЬКО СПОРТА РАДИ

С первых километров на «Клио-Рено Спорт» понимаешь, что машина прекрасно приспособлена для активной езды и способна принести наслаждение от вождения. Высоких спортивных достижений на ней не покажешь – для этого есть версия «Клио Кап» (Clio Cup) – но душу отведешь: с места пульнешь, быстрее других пройдешь поворот. В потоке машин твоя не останется незамеченной.

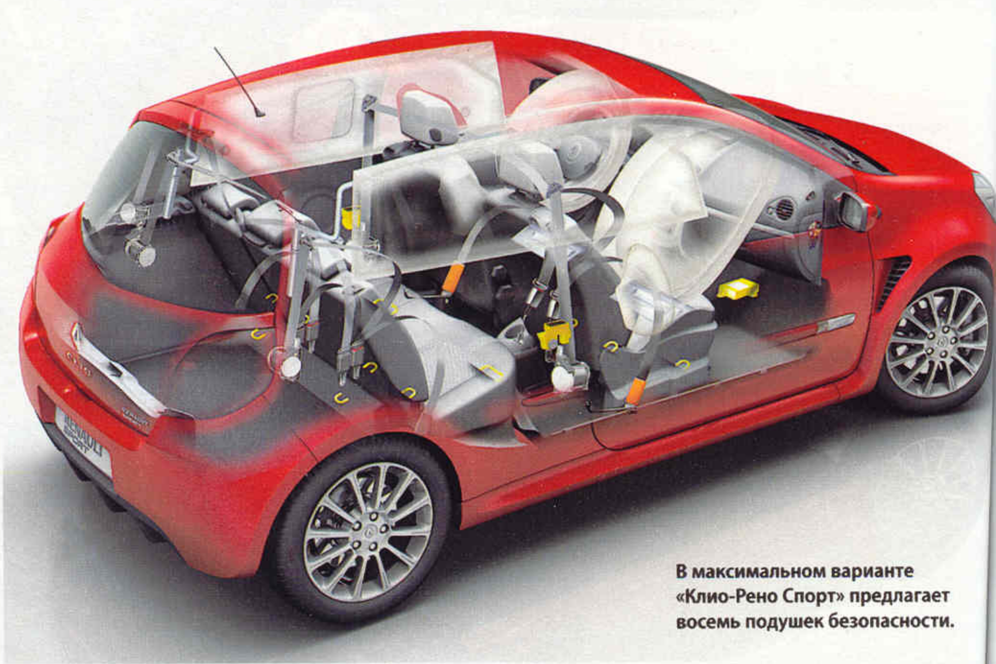
«Клио-Рено Спорт» отлично управляется и цепко держит дорогу. По сравнению с другими «клио III» его базу увеличили на 10 мм за счет изменений в передней подвеске, передняя и задняя колеи расширены на 48 и 50 мм соответственно. Благодаря этому улучшились курсовая устойчивость и способность автомобиля сохранять траекторию на виражах.

Мне понравилась настройка рулевого управления. Электроусилитель не сделал баранку ватной. Руль приятно тяжелеет по мере набора скорости, и ты понимаешь, как послушен автомобиль, подчиняясь твоим желаниям.

На машине установлена модифицированная шестиступенчатая коробка передач, разработанная совместно специалистами «Рено» и «Ниссан». Она рассчитана на крутящий момент 240 Н·м. Короткоходный рычаг обеспечивает довольно четкое включение передач, однако поначалу требует от водителя определенного внимания. Сближенные передаточные числа дают возможность эффективно ускоряться на любой передаче. Электронный ограничитель не дает превысить рубеж 215 км/ч, хотя отличный двухлитровый мотор готов разгоняться и дальше.

С тормозами нужно быть осторожным: на привычных для города скоростях легкая машина встает как вкопанная. Только смотри, чтобы кто-то от неожиданности не врезался сзади. Что вы хотите – у передних колес суппорты «Брембо» и вентилируемые диски диаметром 312 мм, под стать им и задние 300-миллиметровые диски. На спортивной трассе мощная тормозная система легко осаживала «Клио» со 180 км/ч; быстрее я просто не разгонялся.

Как и «Клио III», получивший 5 звезд в тестах EuroNCAP, спортивный имеет высокоэффективную систему защиты пассажиров и водителя. Помимо зон деформации в передней части, боковых алюминиевых вставок, преднатяжителей ремней, предусмотрены восемь подушек безопасности, включая подушки передних кресел, препятствующие выскальзыванию из-под ремня.



В максимальном варианте «Клио-Рено Спорт» предлагает восемь подушек безопасности.

Внятный в управлении, автомобиль получился сбалансированным с точки зрения скорости, маневренности и безопасности. Как известно, греческая муза Клио тяготела к истории, но знай она о достоинствах автомобиля, носящего ее имя, не исключено, что выбрала бы для себя спортивную трассу.

БОРТОВОЙ НОМЕР 330

Михаил Гзовский. Фото: Константин Якубов

БМВ-330 XdA КУПИТ ЛИШЬ ТОТ, КТО ХОЧЕТ ЛЕТАТЬ НЕ ТОЛЬКО ВО СНЕ И НЕ ТОЛЬКО САМОЛЕТОМ.

...Интересующиеся граждане всматриваются в низкопрофильные шины на красивых литых дисках, за которыми вороненой сталью отсвечивают солидные дисковые тормоза. Через секунду их сомнения развеются: БМВ покажет им хвост, сверкнув шильдиком 330 Xd, и унесется вдаль. Буква «d» означает дизель, «Х» – полный привод. Здесь 231 сила – мощнее лишь бензиновая «триста тридцатая», но она проигрывает дизелю в крутящем моменте.

Едва палец нажимает на кнопку запуска двигателя, салон наполняет низкий гул шестицилиндрового мотора, а вибрации чувствуются и на сиденье, и на руле, и на педалях. «Пожалуйста, осторожнее при спуске из гаража! Тут на пандусе можно бампер оторвать», – напутствовали меня, вручая ключ от «трешки». Буду стараться!



Фантастический двигатель! Его солидный голос никогда не переходит на истеричный высокочастотный крик, ведь пик мощности приходится на 4000 об/мин, а спустя секунду срабатывает ограничитель. Но момент истины

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ
BMW 330 XdA

Общие данные

Размеры, мм:	
длина	4520
ширина	1817
высота	1421
база	2760
Объем багажника (VDA), л	460
Радиус поворота, м	5,5
Снаряженная масса, кг	1610
Время разгона 0–100 км/ч, с	6,7
Макс. скорость, км/ч	242
Топливо	ДТ
запас топлива, л	60
Расход топлива, л/100 км:	
загородный цикл	5,8
городской цикл	9,6
смешанный цикл	7,2

Двигатель: бензиновый, V6, 24 клапана, 2993 см^3, 170 кВт/231 л.с. при 4000 об/мин, 500 Н·м при 1700–3000 об/мин

Трансмиссия: полноприводная, А5

Полноприводный БМВ-330 с дизелем 231 л.с. и автоматической коробкой в комплектации Dynamic предлагают за €60 600 ($76 500).



Эргономика водительского места – эталонная. Дерево настоящее, кожа Dakota приятная на ощупь и нескользкая, пластик мягкий. Мечта!

Простора на заднем диване при двухместном размещении достаточно, но третий здесь явно лишний.



наступает на «низах». Максимальный крутящий момент достижим в диапазоне 1700–3000 об/мин и обеспечивает мощнейшее ускорение с любой скорости. Моментальная реакция на педаль и безупречно работающий «автомат» довершают картину.

Подобно пассажирскому лайнеру, с ростом скорости БМВ вдруг становится плавнее; пропадают вибрации; руль с приятным реактивным усилием переставляет машину по вашей команде с точностью до сантиметра. А как седан чертит повороты! Настроенное шасси, великолепная резина Michelin Pilot Sport (225/40/ZR18 спереди и 255/35/ZR18 сзади) – кажется, нет такого поворота, который нам с «трешкой» не по зубам!

Передачей крутящего момента заведует раздаточная коробка с электронно-управляемой многодисковой муфтой. В обычном режиме момент распределяется между осями в соотношении 40:60. Если же возникает необходимость, то всего за десятую секунды до 100% ньютон-метров может быть переброшено на нужную ось.

Наш экземпляр оснащен системой стабилизации DSC III, в составе которой есть несколько подсистем: контроля устойчивости ASC, тяги DTC и торможения в поворотах CBC. Все это хозяйство вступает в игру лишь в самых жестких маневрах, четко возвращая автомобиль в управляемый полет. Рискнув отключить электронику (это возможно лишь частично), будьте начеку! Даже такой феноменально устойчивый автомобиль рано или поздно срывается, а вернуть его на заданную траекторию ох как непросто.

Все хорошее когда-нибудь заканчивается, в том числе и хорошие дороги. Стоило появиться на покрытии ямкам и стыкам, как нас затрясло, словно при заходе на посадку. Настало время сбрасывать скорость. После забегов по полигону далеко за сто сейчас, кажется, БМВ еле плетется. Бубух!!! Сильнейший пробой подвески застал врасплох: такую трещину на асфальте другой проглотил бы, не подавившись! Асфальтовые волны для БМВ подобны воздушным ямам: машина принялась отрывать колеса от асфальта. Да что же это такое!

Все логично: немцы строили автомобиль для своих дорог. Он великолепен на прямой и наверняка безупречен на горных серпантинах – недаром эту модификацию чаще всего заказывают в Швейцарии, Италии, Австрии. Но в наших условиях неадаптированная подвеска и спортивные низкопрофильные шины с нормированным давлением 2,5 атм – настоящая мука.

Впрочем, мы ведь не рассматриваем БМВ-330 XdA как автомобиль на каждый день, верно? Иначе не простили бы ему зубодробильную подвеску и тракторный шум на холостом ходу. Да и стоит машина… 60 600 евро! Такую сумму может заплатить далеко не каждый и далеко не за первый попавшийся автомобиль. Ощущение полета – дорогое удовольствие. □

Автомобиль предоставлен российским представительством БМВ.

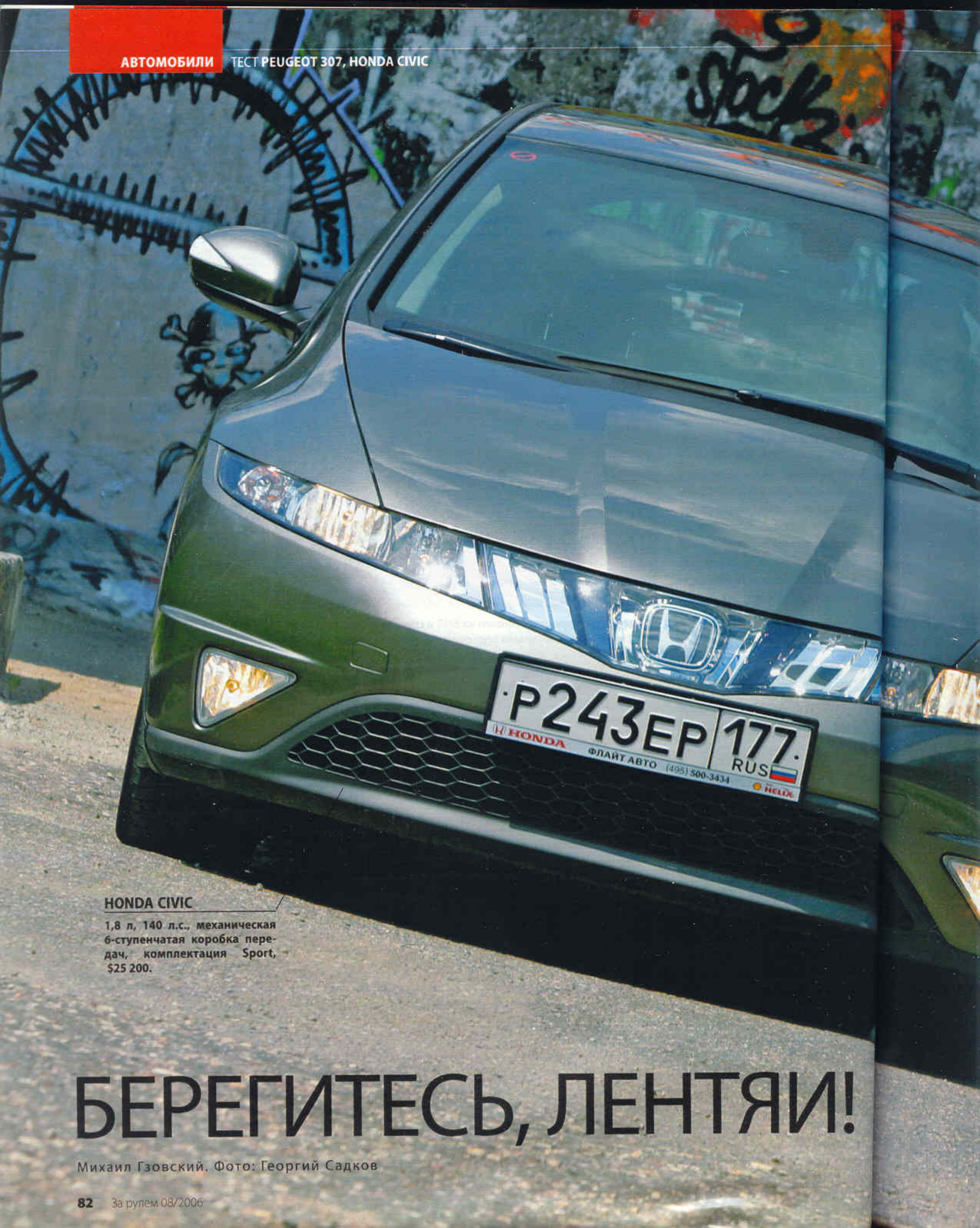


Лучшее – враг хорошего, решили на БМВ и сделали неброскую, но хорошо читаемую комбинацию приборов. Разве что оцифровка спидометра мелковата…



Объем багажника по сравнению с предыдущим поколением «трешки» вырос на 20 л – до 460 л. Запаску не ищите – шины Runflat System Component позволяют ехать на нулевом давлении.





HONDA CIVIC

1,8 л, 140 л.с., механическая 6-ступенчатая коробка передач, комплектация Sport, $25 200.

БЕРЕГИТЕСЬ, ЛЕНТЯИ!

Михаил Гзовский. Фото: Георгий Садков



м!

PEUGEOT 307

2,0 л, 177 л.с., механическая 5-ступенчатая коробка передач, комплектация Feline, $33 740.

«Пежо» – обладатель более мягкой и комфортной на высоких скоростях подвески.

PEUGEOT 307

Представлен публике на автосалоне в Женеве в 2001 году. В 2005-м модель претерпела рестайлинг.

- **Двигатели:** в России бензиновые 1,4–2,0 л (88–177 л.с.).
- **Коробки передач:** 5-ступенчатая механическая, 4- и 6-ступенчатые «автоматы».
- **Комплектации:** X-line, XT, XS, Feline.
- **Цена в России:** 487 000–911 000 руб. ($18 000–33 750).





Погрузочная высота багажника «Пежо» довольно велика. Чтобы разложить сиденье, придется снять подголовник.

Говорят, мужчина чувствует себя моложе, если его спутница жизни существенно младше. Применительно к теме журнала рискну заявить: мощный автомобиль с задорным характером и интересной внешностью тоже способен продлить нам молодость! Не верите? Тогда не ленитесь, прокатитесь с нами на модной новинке сезона – авангардной «Хонде-Сивик». В пару возьмем яркого (во всех смыслах) представителя французской автомобильной школы – недавно обновленный «Пежо-307».

ЭНЕРГИЯ ЖИЗНИ

Именно ее, если верить рекламному слогану, дарит «триста седьмой». Действительно, после недавнего рестайлинга машина стала выглядеть более жизнеутверждающе. Огромный воздухозаборник в переднем бампере убрал налет женственности с лица «француза», что, на мой взгляд, пошло на пользу. Оправдан ли этот агрессивный оскал? Судя по паспортным данным – вполне! 177 «лошадей» под капотом – звучит солидно, как в переносном, так и в прямом смысле слова. Разглядывая салон, я не мог удержаться, чтобы не топнуть по педали акселератора – в ответ из-под капота донеслось грубоватое, словно осипшее ворчание.

Тронуться сразу не удается – внимание отвлекает салон. Точнее, его цветовая гамма. Коричневая кожа почему-то навевает ассоциации с классическим дорожным саквояжем. Все-таки французы знают толк в вещах! Элегантная раскраска меняет довольно простой в традиционном черном исполнении интерьер. Рука ложится на холодный набалдашник рычага коробки передач, ноги встают на алюминиевые перфорированные педали, и мы выплываем под не по-московски жаркое солнце.

Двигаться в потоке на «Пежо» приятно. «Исполняются мечты, жизнь прекрасна, если ты – на машине…» – всплывает в голове подслушанная где-то мелодия. Обзор несколько ограничивают кургу-

«Сивик» не любит плохих дорог, о чем извещает пассажиров и водителя изрядной тряской.



зые зеркальца, но к ним вскоре привыкаешь. Подвеска прекрасно справляется с неровностями, лишь руль при этом вибрирует чуть больше, чем хотелось бы.

Реакции машины на баранку остротой не отличаются. При попытке резко объехать препятствие «триста седьмой» и не думает шарахаться – он чинно, с небольшим запозданием, но точно следует по намеченной вами траектории. «Пежо» будто ленится напрягаться на жаре. А ну-ка, чуть быстрее! В крутой дуге хэтчбек начинает крениться, а если еще поддать газу, заскользит передними колесами наружу. «Довольно!» – это вердикт системы стабилизации, которая пресекает дальнейшие попытки расшевелить автомобиль.

На прямых «Пежо» чертовски хорош! В первый момент невнятный рычаг коробки передач разочаровывает, но вскоре становится ясно, что впечатление обманчиво. Да, спортивной четкости и звука клац-клац вы не дождетесь. Но ошибок в выборе передачи никто из тестирующих не допустил. Вот и светофор. Мы с «Пежо» замираем на стоп-линии. Обороты подскакивают до 3000, пульс чуть учащается… зеленый! Машина легко и уверенно уходит с места, не оставляя шансов среднестатистическому соседу по полосе вырваться вперед. Жаль только, что разрешенная Правилами скорость достигается уже на первой передаче…

HONDA CIVIC

Дебютировала в 2005 году на автосалоне во Франкфурте. Для европейского рынка в Англии производят 5-дверный хэтчбек, седан импортируют из Японии.

- **Двигатель:** в России только бензиновый 1,8 л (140 л.с.).
- **Коробки передач:** 6-ступенчатая механическая или 5-ступенчатый «автомат».
- **Комплектация:** Sport, 3 варианта исполнения.
- **Цена в России:** $24 900–27 300.



Тянем за ручку у подголовника, и подушка сиденья одновременно со спинкой уходит вниз и вперед. Через секунду у вас абсолютно ровный пол багажника. Под ним 68-литровая дополнительная ниша – вместо ушедшей запаски.

И все же говорить о спортивном характере «триста седьмого» не приходится. Мотор хорошо тянет с 2000 об/мин, разгон разумно продолжать до 5500, дальше – больше шума, чем дела. Странно: судя по заводским характеристикам, на максимальную мощность двигатель выходит к 7000 об/мин…

Это не единственное, чем раздражает «Пежо». Стоит застрять в пробке, как понимаешь – тронуться на машине непросто, чуть недодашь газу, и кузов передернет мелкая дрожь, сигнализируя о



В салоне «триста седьмого» – сочетание рыжей кожи и черного пластика. Сиденья порадовали длинными подушками и большим диапазоном регулировок.



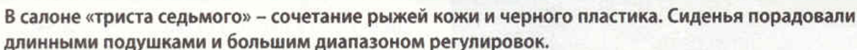
Красным по белому – классическое гоночное сочетание.

Под козырьком – дисплей с показаниями маршрутного компьютера и настройками аудиосистемы.



Среднему пассажиру будет мешать массивный тоннель под ногами.





Общая оценка **8,1**

PEUGEOT 307 – БЫСТР, ОДНАКО СПОРТИВНЫХ ЭМОЦИЙ НЕ ВЫЗЫВАЕТ. ЗАТО МОЖЕТ ПРЕТЕНДОВАТЬ НА РОЛЬ СЕМЕЙНОЙ МАШИНЫ, ПРИСПОСОБЛЕННОЙ К РОССИЙСКИМ УСЛОВИЯМ.

 Мощный мотор, хорошая плавность хода, удобные сиденья, элегантная классическая внешность.

 Не очень удобный привод сцепления, требующие привыкания тормоза, крены и раскачка при активной езде.

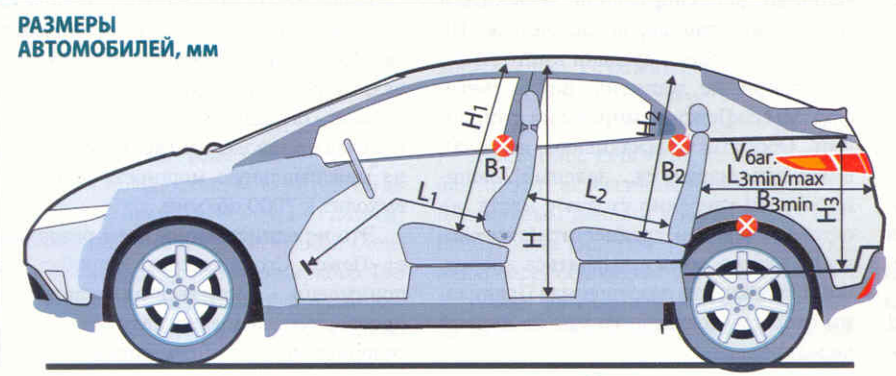
желании мотора заглохнуть. Некстати приходится длинный ход педали сцепления. Тормоза тоже не эталонные. Хоть замеры и говорят об их высокой эффективности, пользоваться педалью не очень удобно – она чувствительна не к усилию, а к перемещению, поэтому дозировать замедление сложно.

Увы, досаждают и плоды внедрения высоких технологий. Нахваливаемая производителями мультиплексная проводка на «Пежо» себя не оправдала. По-видимому, процессор, управляющий всеми вспомогательными системами, слабоват, поэтому реакции на команды запаздывают. Нажимаешь на кнопку включения стеклоподъемника, а в ответ – тишина. Нажимаешь еще раз, и тут стекло дергается и… замирает. Такая же история с вентилятором салона – хочешь убавить скорость вращения, давишь на кнопку с нетерпением и в итоге выключаешь «климат» совсем. Нет, все-таки ленится этот «Пежо»…

ЖИЗНЬ – В ДВИЖЕНИИ

Когда он появился дома, моя жизнь изменилась навсегда. Тогда, в начале 80-х я и мечтать не мог о такой вещице. Сверкающий хромом кассетник «Шарп»

РАЗМЕРЫ АВТОМОБИЛЕЙ, мм



Модель	PEUGEOT 307	HONDA CIVIC
L_1	940–1130	910–1115
L_2	580–820	675–925
H	1170	1175
H_1	1030	1010
H_2	920	945
B_1	1420	1390
B_2	1365	1350
$L_{3min/max}$	815/1535	815/1615
B_{3min}	1045	1050
H_3	510	560
$V_{баг}$, л	332	340

– поперечный размер



Взгляд водителя прежде всего привлекают стрелочный тахометр и цифровой спидометр. При желании приборы можно почти полностью «потушить».

Позаимствованная у «Хонды-Джаз» схема трансформации позволяет перевозить в салоне велосипед в сборе! Для этого достаточно сложить вторую половинку дивана.



«Хонда» покорила нестандартным и смелым взглядом на организацию рабочего пространства.

Общая оценка

8,3

HONDA CIVIC – НЕ ТОЛЬКО САМЫЙ ЯРКИЙ АВТОМОБИЛЬ В КЛАССЕ, НО И ПРЕКРАСНЫЙ ВАРИАНТ ДЛЯ ГОРОДА И ХОРОШИХ ЗАГОРОДНЫХ ТРАСС, ПРИНОСЯЩИЙ УДОВОЛЬСТВИЕ ОТ ВОЖДЕНИЯ.



Запоминающиеся «космическая» внешность и интерьер, четкая коробка передач, отточенная управляемость, просторный трансформируемый салон.

Малый дорожный просвет, жесткая подвеска, большой радиус поворота, отсутствие заднего дворника и запасного колеса.

я вытаскивал из коробки трясущимися от счастья руками. После школы летел домой на крыльях и ставил одну кассету за другой, упиваясь отменным звуком и разглядывая рифленые металлические кнопки, светодиодные огоньки, дышащие сквозь сетки динамики…

Все это вдруг всплыло в памяти, когда я подошел к ждущей меня «Хонде-Сивик». Я не мог заставить себя сесть за руль! Ходил возле машины кругами, удивляясь треугольным патрубкам выпускной системы и треугольным же противотуманкам; заглядывал за прозрачный колпак, прикрывающий эмблему и блестящие «осколки» невесть как оказавшегося за ним зеркала… Каким образом дизайнерам удалось утвердить этот футуристический дизайн?! Сколько крови было пролито на коврах у начальства, сколько нажито седых волос?

Но игра стоила свеч. Остановишься у магазина или на заправке, и вокруг «Хонды» собираются люди. Одни достают мобильники и снимают ее, другие сыплют вопросами, словно не веря эмблеме и шильдикам: "Это «Хонда»? А какая модель? И что, можно такую купить?». Можно-то можно, только, увы, нескоро. Спрос на новинку такой, что очередь растянулась на год, мало того – заказы сейчас не принимают.

Чуть раньше я успел познакомиться с «Сивиком» восьмого поколения – но то был седан с автоматической коробкой, к тому же с другой подвеской (ЗР, 2006, № 7). Удивительно, но более спокойный четырехдверный вариант оснащен многорычажной задней подвеской, тогда как хэтчбеку сделали «подарок» в виде упругой балки. Полагаете, исход борьбы предрешен? Не тут-то было – хэтчбек управляется еще лучше, чем и без того цепкий седан!

Поначалу кажется, будто «Сивик» чересчур рьяно кидается исполнять приказ руля. Вскоре впечатление меняется – это другие авто недостаточно «остры». С картинговым упрямством «Хонда» прописывает повороты, до победного цепляясь за асфальт и при этом не проявляет склонности к кренам.

Но стоит выскочить на шоссе, как ездоков начинают раздражать мелкие подрагивания кузова. Подвеска короткоходна, поэтому, при всей ее жесткости, «Сивик» иногда допускает пробои. Но дорогу все равно держит!

У японской машины есть оправдание: оно… в названии. В переводе с английского civic – городской. Мегаполис предъявит лишь пару придирок. Во-первых, неожиданно велик радиус поворота, хотя руль делает всего два с небольшим оборота от упора до упора. Во-вторых, неважный обзор назад через салонное зеркало. Зато хороши большие наружные зеркала. В остальном – почти идиллия!

Посадка за рулем удобна; руль не только стильный, но и весьма хваткий, напольная педаль газа отзывчива, ры-

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

	PEUGEOT 307	HONDA CIVIC
Общие данные		
Размеры, мм:		
длина/ширина/высота	4212/1746/1510	4248/1765/1460
база	2608	2635
колея спереди/сзади	1505/1510	1504/1510
Объем багажника (VDA), л	340	415
Радиус поворота, м	5,6	5,9
Масса снаряженная/полная, кг	1275/1755	1270/1750
Время разгона 0–100 км/ч, с	8,8	8,9
Максимальная скорость, км/ч	220	205
Топливо/запас топлива, л	АИ-95/60	АИ-95/50
Расход топлива, л/100 км: загород./город./смешан.	6,5/11,8/8,4	5,5/8,4/6,6
Двигатель		
Расположение	спереди поперечно	спереди поперечно
Конфигурация/число клапанов	P4/16	P4/16
Рабочий объем, см³	1997	1799
Степень сжатия	11,1	10,5
Мощность, кВт/л. с.	130/177 при 7000 об/мин	104/140 при 6300 об/мин
Крутящий момент, Н·м	202 при 4750 об/мин	174 при 4300 об/мин
Трансмиссия		
Тип	переднеприводная	переднеприводная
Коробка передач	M5	M6
Передаточные числа I/II/III/IV/V/VI/з.х.	2,92/1,87/1,36/1,05/0,86/–/3,33	3,14/1,87/1,30/1,05/0,85/0,73/3,31
Главная передача	4,29	4,17
Ходовая часть		
Подвеска:		
спереди	типа «Мак-Ферсон»	типа «Мак-Ферсон»
сзади	упругая поперечная балка	упругая поперечная балка
Рулевое управление	реечное с электроусилителем	реечное с электроусилителем
Тормоза:		
передние	дисковые вентилируемые	дисковые вентилируемые
задние	дисковые	дисковые
Размер шин	205/50R17	225/45R17

РЕЗУЛЬТАТЫ ЗАМЕРОВ «ЗА РУЛЕМ»

	PEUGEOT 307	HONDA CIVIC
Весовые и геометрические характеристики		
Снаряженная масса, кг	1353	1287
Нагрузка на ось, кг (%): передннюю/заднюю	835 (61,7)/518(38,3)	796(61,1)/491 (38,9)
Дорожный просвет, мм	135	120
Динамические качества Разгон, максимальная скорость	20 – 1,1с; 40 – 2,6с; 60 – 4,2с; 80 – 6,5с; 100 – 9,0с; 120 – 12,6с; 140 – 16,9с; 160 – 23,5с; 180 – 32,4с; 200 – 50,1с; max 211,0 км/ч. Погрешность спидометра 1,1%	20 – 1,1с; 40 – 2,6с; 60 – 4,7с; 80 – 7,1с; 100 – 10,2с; 120 – 14,7с; 140 – 19,9с; 160 – 28,3с; 180 – 44,2с; max 197,7 км/ч. Погрешность спидометра 4,6%
Эластичность		
Время разгона, с:		
60–100 км/ч (IV передача)	9,1	10,9
80–120 км/ч (V передача)	12,5	15,0
Выбег, м:		
120–50 км/ч	1470,8	1315,4
50–0 км/ч	716,0	528,3
Торможение со 100 км/ч:		
тормозной путь, м	37,0	37,8
замедление, м/с²	10,4	10,2

Автомобили предоставлены российским представительством «ХОНДА» и автосалоном «БРЕТАНЬ-АВТО».

ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА АВТОМОБИЛЕЙ

Модель	PEUGEOT 307	HONDA CIVIC
Рабочее место водителя		
Сиденье	9	9
Органы управления	8	8
Обзор	8	8
Салон		
Передняя часть	8	10
Задняя часть	8	9
Багажник	8	9
Ходовые качества		
Динамика	8	8
Тормоза	8	8
Поведение на дороге	8	9
Комфорт		
Шум	8	8
Плавность хода	8	8
Климат	9	8
Приспособленность к России		
Геометрическая проходимость	8	7
Сервис	8	8
Эксплуатация	8	7
Общая оценка	**8,1**	**8,3**

Баллы проставляются коллегиально, группой экспертов ЗР. Оценка не является абсолютной, она показывает место машины в данном тесте с конкретными соперниками. Максимальная оценка – 10 баллов (идеал). 8 баллов – норма для этого класса машин.



Михаил Гзовский: «Победа «Хонды» достигнута даже без учета эффектных внешних данных. Но есть опасение, что в условиях русской зимы «Сивик» окажется не таким практичным, как «Пежо».

чаг 6-ступенчатой коробки передач под рукой, а механизм переключения отменно четкий. Отдельного слова заслуживает панель приборов – двухъярусная, она вызывающе экстравагантна… что не мешает привыкнуть к ней в считанные секунды.

Я сказал «почти идиллия». Почему? Дело в моторе. Нет, он великолепно отрабатывает свои 140 л.с., охотно раскручиваясь до 6300 об/мин, и отличается неплохой тяговитостью. В разгоне до сотни «Хонда» проиграла 1,2 с – немного, учитывая меньшую на 37 л.с. мощность. Но для столь броского автомобиля со столь четкой управляемостью мотора чуть-чуть не хватает! Впрочем, этот недостаток скоро исправят. На подходе настоящий эликсир молодости – 200-сильный «Сивик Тайп R». Берегитесь, лентяи! □

ПОПАСТЬ В ХОРОШИЕ РУКИ

Антон Чуйкин. Фото: Александр Кульнев

SKODA OCTAVIA

Второе поколение дебютировало в 2004 году. Кузова – хэтчбек, универсал. По платформе «Октавия» приходится родственницей «Фольксвагену-Гольф» и «Ауди-А3».

- **Двигатели:** бензиновые 1,4–2,0 л (75–150 л.с.), дизели 1,9 и 2,0 л (105 и 140 л.с.).
- **Коробки передач:** 5- и 6-ступенчатые механические, 6-ступенчатый «автомат» и автоматизированная 6-ступенчатая коробка DSG. Привод – передний или полный (для универсала).
- **Комплектации:** Classic, Ambiente, Elegance.
- **Цена:** $19 889–33 739.
- **Тестовый автомобиль:** 1,6 л, 115 л.с., механическая 5-ступенчатая коробка передач, комплектация «Амбиент», опции, $25 500.

Что делает эта «Шкода» посреди просторного луга? Зачем было фотографировать дорожный автомобиль в траве по пояс? А это не просто луг! Через год с небольшим именно здесь, неподалеку от Калуги, между Грабцево, Ольговкой и Кукареками, должны встать свеженькие корпуса российского предприятия концерна «Фольксваген». А пока мы взяли на недельку новую чешскую «Шкоду-Октавия», чтобы вплотную познакомиться с машиной, которая через год получит российскую прописку.

В НАРОДНЫЙ ГАРАЖ

Некоторое время назад в беседе с немецким коллегой я упомянул новую «Октавию» как машину, незаслуженно обойденную вниманием. Ну, в самом деле, на многих одноклассников выстраиваются многомесячные очереди, счет продаж идет на десятки тысяч, а здесь – 1600 машин в



Маршрут: Москва – Дмитров (автополигон) – Москва – Калуга – Москва; поездки по столичным улицам.
Итого: 944 км.
Средний расход бензина АИ-95 – 8,8 л/100 км.

2005-м… «Октавия»? – переспросил меня собеседник. – Очень хороший автомобиль и выгодное предложение на рынке!» Все правильно, для какого-нибудь среднестатистического бюргера «Шкода-Октавия» – тот же «Гольф», заметно больший размером и ничуть не хуже; или недорогой чешский «Пассат». Россияне примерно так же воспринимают… «Нексию» – доступную иномарку из соседней страны. А что касается «Октавии» – памятуя о «шкодах» конца XX века, считают новые машины чересчур дорогими.

Друзья мои, забудьте прошлый век! «Шкоде», считаю, повезло, когда на нее обратил свой взгляд могущественный немецкий концерн. Фирма попала в хорошие руки: нынешние автомобили, сохранив самобытность, приобрели лучшие качества «фольксвагенов», на платформе которых построены. При таком раскладе они уже не чересчур дорогие, а скорее недешевые.

СВОИМИ РУКАМИ

Машина, которую мы взяли на тест, стоит примерно как пятый «Гольф» в аналогичной комплектации. Она показалась мне заметно просторней, но впечатление обманчиво: салоны совпадают один в один, можете проверить по предыдущему номеру ЗР, где мы измеряли «Фольксваген». Гигантские диапазоны регулировок устроят водителя любого телосложения; разве что малорослым и коротконогим «хоббитам» подушка покажется длинноватой.

Начиная с понедельника, я использовал каждый повод, чтобы куда-нибудь съездить за рулем «Октавии». Побывал на полигоне, где машину померили на динамометрической дороге. Добирался на работу и обратно. Посетил пару магазинов. Сгонял в «Крокус Экспо». И все искал в ней какую-нибудь особинку… увы! К четвергу в блокноте появилась запись: не слишком вкусный автомобиль. Чуть коротковатые низшие передачи обеспечивают неплохой и очень ровный разгон, а описывать-то всегда хочется мощный подхват! 115-сильный мотор 1,6 л с непосредственным впрыском топлива его лишен. Правда, может похвастаться экономичностью – три часа в проб-



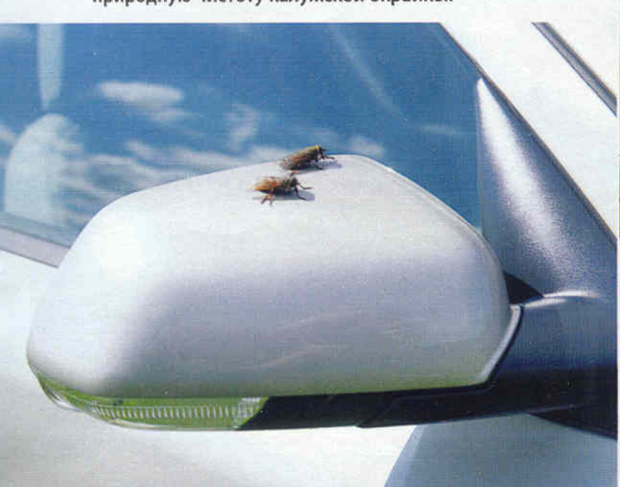
Мы на «проходной»: пока на территорию будущего завода спускается единственная грунтовка, вполне приемлемая для «Октавии» с дорожным просветом 160 мм под стальной защитой силового агрегата.





В небедном контрастном салоне вы найдете немало фамильных черточек «Фольксвагена» – и «музыка», и функции переключателей, и, главное, добротность всех элементов интерьера.

Эти «насекомухи» в экологически грязных местах не летают. Не зря они приземлились на «Шкоду» – надо полагать, современное производство не нарушит природную чистоту калужской окраины.





Очень просторное заднее сиденье подпортил высокий тоннель пола – очевидно, дань унификации с полноприводными «октавиями».

Покатый проем задней двери может помешать при посадке, особенно если пассажир заметно выше среднего роста.



Между мелко оцифрованными тахометром и спидометром – окошечко борткомпьютера. В нем посередине – средний расход «девяносто пятого» в субботней Москве или на свободном (в том числе от скоростных ограничений) шоссе.



ках принесли расход 11,4 л/100 км, который свободные дороги следующего дня помогли свести к суммарным 8,8 л/100 км. Этот результат не поколебали ни замеры на полигоне, ни путешествие в соседнюю область.

Порадовал багажник – вот уж где «Октавия» кладет братца «Гольфа» на обе лопатки! Перегрузил в него полную, с верхом, здоровенную продуктовую тележку – потом еле достал укатившиеся в свободный (!) угол 1,5-литровые бутылки. А под полом, кстати, нашлось место для полноценной запаски – на радость практичному владельцу.

Не слишком интересный автомобиль. Без искры. А когда остался последний день, я вдруг понял, что расставаться не хочется. У меня в руках побывал автомобиль-хорошист… а к хорошему, пусть и не яркому, быстро привыкаешь. Впрочем, у нас с «Октавией» впереди еще целая пят-

Программа «Шкода-Ассистанс» предполагает помощь на дороге и эвакуацию в ближайший фирменный техцентр. Сегодня это бесплатное приложение к любой новой «Шкоде».

Полезный объем багажника, измеренный стандартными 4- и 8-литровыми кубиками, – 484 л. Это очень немало. Удобству погрузки способствует огромная пятая дверь; она же напоминает, что «Октавия» – чистой воды хэтчбек.

Штатный бензин, говорит инструкция, – АИ-98. Заливать его в бак «Шкоды» у меня не поднялась рука, так и проездил всю неделю на 95-м. Благо замена допустима «ценой небольшого уменьшения мощности…»



ница и трасса М3, ведущая к будущему заводу.

НЕ ИСПОРТИМ!

Нарушать скоростной режим на 1,6-литровой «Октавии» – одно удовольствие. Ровно-ровно, без особых усилий она минует разрешительные отметки… стоп! Сбросим скорость до предписанной, благо Киевское шоссе весьма быстрое. Но прямое, а так хочется лишний раз повернуть налившуюся реактивной силой тугую баранку! Автомобиль точно следует рулю – ох, чувствуется здесь эталонный «Гольф»! Подвески плотные, энергоемкие и, разумеется, жестковатые.

Возможно, приподнятая для адаптации к России машина ведет себя хуже оригинала – но это, по-моему, вполне разумная плата за… За то, что вот сейчас я собираюсь съехать по заросшей

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ
SKODA OCTAVIA 1,6 FSI

Общие данные

Размеры, мм:	
длина	4572
ширина	1769
высота	1485
база	2578
колея спереди	1539
сзади	1528
Объем багажника (VDA), л	560/1335
Радиус поворота, м	5,1
Снаряженная масса, кг	1265–1455
Полная масса, кг	1925
Время разгона 0-100 км/ч, с	11,2
Максимальная скорость, км/ч	198
Топливо	АИ-95–98
запас топлива, л	62
Расход топлива, л/100 км:	
загородный цикл	5,4
городской цикл	8,7
смешанный цикл	6,6

Двигатель: бензиновый, Р4, 16 клапанов, 1598 см^3, 85 кВт/ 115 л.с. при 6000 об/мин, 155 Н·м при 4000 об/мин

Трансмиссия: переднеприводная, М5

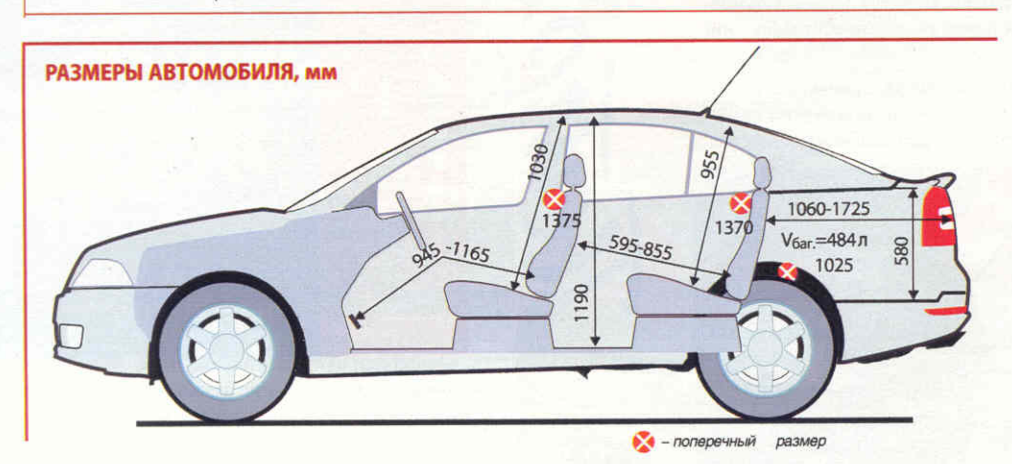
Ходовая часть: подвеска спереди – типа «Мак-Ферсон», сзади – многорычажная; рулевое управление – реечное с электроусилителем; тормоза – дисковые вентилируемые/дисковые; шины 195/65R15

SKODA OCTAVIA 1,6 FSI – ЧЕШСКИЙ «ФОЛЬКСВАГЕН», НЕМЕЦКАЯ «ШКОДА»… СУТЬ НЕ МЕНЯЕТСЯ – ОЧЕНЬ ДОБРОТНЫЙ АВТОМОБИЛЬ, НЕПЛОХО ПРИСПОСОБЛЕННЫЙ К РОССИЙСКИМ УСЛОВИЯМ.


Высокое качество изготовления, просторный салон, большой багажник, достойное поведение на плохих дорогах, большой клиренс.


Невыразительная динамика, предписан высокооктановый бензин.

РАЗМЕРЫ АВТОМОБИЛЯ, мм



РЕЗУЛЬТАТЫ ЗАМЕРОВ «ЗА РУЛЕМ»

SKODA OCTAVIA 1,6 FSI

Весовые и геометрические характеристики

Снаряженная масса, кг	1322
Нагрузка на ось, кг (%):	
переднюю	753 (57%)
заднюю	569 (43%)
Дорожный просвет, мм	160

Динамические качества

Разгон, максимальная скорость



Погрешность спидометра 5,7%

Эластичность

Время разгона, с:

60–100 км/ч (IV передача)	12,2
80–120 км/ч (V передача)	19,4

Выбег, м:

120–50 км/ч	1408
50–0 км/ч	624

Торможение со 100 км/ч:

тормозной путь, м	40,5
замедление, м/с^2	9,5



КАЛУГА – КОЛЫБЕЛЬ «ОКТАВИЙ»

Следующий шаг после подписания соглашения о строительстве завода «Фольксваген» в России – создать структуру, которой предстоит реализовать проект. Ею стала организованная в конце июня фирма «ООО Фольксваген Рус» с офисом в Калуге.

В рамках нового производства будет создано до 3500 рабочих мест: 3000 человек предполагается привлечь в Калуге и прилегающих регионах, 500 вакансий заполнить с помощью всероссийского конкурса.

Кадровый вопрос, пожалуй, самый острый в новом российском автопроме – достаточно вспомнить забастовки во Всеволожске, дефицит рабочих рук в Москве. В общем, размещение завода не в столице, а соседнем областном центре, городе с развитой промышленностью, к тому же крупном транспортном узле на дороге в Центральную Европу (а не только на Украину) – шаг взвешенный и правильный. Впрочем, окончательную оценку даст ближайшее будущее. В первом полугодии 2009 года под Калугой должно заработать полноценное производство с цехами сварки, окраски и сборки; а до этого, во второй половине 2007-го, будет организована крупноузловая сборка «фольксвагенов» (модель выбирается) и «Шкоды-Октавия».

грунтовке на территорию будущего завода – и делаю это смело, под шорох травы из-под днища. Ой, срезал защитой верхушку спрятавшейся кочки… Еще за то, что, путешествуя по калужским улицам, не пасовал перед страшноватыми выбоинами. За то, что, «зевнув» знак «Ремонт дороги» на 80 км/ч, скакнул на случайном трамплинчике. За то, что на российских дорожках чувствовал себя не менее уверенно, чем за рулем исконно российской марки.

Впрочем, «Шкоде» недолго быть иномаркой. Во второй половине следующего года из ворот калужского завода выкатится первая собранная здесь «Октавия». Точно такая же, как сейчас приминала высокую траву на территории будущего предприятия.

И я надеюсь, тогда можно будет резюмировать – «Шкода» сохранила все свои достоинства, но стала еще и более доступной. Попала в хорошие руки… □



ПЕРСИДСКИЙ КОНЬ

Андрей Кочетов. Фото автора

«САМАНД» – НОВАЯ МАРКА НА РОССИЙСКОМ РЫНКЕ. ПОЗНАКОМИМСЯ С ЭТИМ СКАКУНОМ (ПЕРЕВОД С ФАРСИ) ПОБЛИЖЕ.

Выбор автомобиля – дело нынче сложное: вариантов вроде бы много, но цены часто кусаются. А ведь так хочется заполучить большую, солидную иномарку по цене малолитражки. Есть такая! Пусть не самая солидная и не из той страны, о которой вам мечталось, но зато новая и с хорошей родословной: седан с двигателем 1,8 л за $10 950–12 950. Хотя «Саманд» делают в Иране, в его шкуре прячется известный «Пежо-405». Эмиграция продлила жизнь добротному автомобилю.

Незатейливый кузов окрашен очень неплохо, зазоры между деталями ровные. Сразу бросается в глаза немалый – 180 мм – дорожный просвет и мощная заводская защита картера.

Несколько устаревший дизайн интерьера компенсируют опять-таки весьма приличное качество сборки и добротные, хоть и недорогие материалы. Когда садишься за руль и подгоняешь сиденье, невольно ловишь себя на мысли, что встречаешься со старым знакомым. Органы управления расположены на «правильных» местах, их назначение более чем понятно. Разве что бортовой компьютер потребует некоторого изучения. Зато, освоив с помощью русскоязычной инструкции «магический» ящик, владелец сможет не только читать подслеповатый дисплей, но и слышать голос своего автомобиля. Сидеть за рулем «Саманда» удобно: ход салазок по-европейски большой, правда, хотелось бы набивку пожестче для хорошего по форме сиденья. На заднем диване места достаточно для троих.

Багажник сначала порадует большим объемом, но тут же разочарует: спинка заднего сиденья не складывается. Слегка подсластит пилюлю лючок для перевозки длинномеров.

На ваш выбор предлагают четыре комплектации. Даже в самой простой (Basic) за $10 950 – гидроусилитель, регулировка наклона рулевой колонки, магнитола, центральный замок, электрические стеклоподъемники передних дверей. Следующая, EL дороже на $700 – столько просят за кондиционер. Стоящая на ступеньку выше Norma ($12 300) добавит к списку оборудования сигнализацию, подогреваемые электрозеркала, электростеклоподъемники сзади и 15-дюймовые колеса. Наконец, расщедрившись еще на $650, вы станете обладателем машины в максимальной комплектации LX с ABS, парктроником и передними сиденьями с электрическими регулировками. Да, еще легкосплавные диски в виде бонуса.

И все же обольщаться не стоит. Таких ставших привычными устройств, как подушки безопасности или автоматическая коробка передач, покупателям, увы, не предлагают в принципе.

На ходу «иранец» – очень понятный автомобиль. Удобный педальный узел, оптимальная по размеру и толщине баранка, короткие и

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ
SAMAND (IRAN KHODRO)

Общие данные

Размеры, мм:	
длина	4410
ширина	1720
высота	1460
Радиус поворота, м	5,5
Объем багажника (VDA), л	500
Снаряженная масса, кг	1200
Полная масса, кг	1610
Время разгона 0-100 км/ч, с	11,9
Макс. скорость, км/ч	185
Топливо	АИ-95
запас топлива, л	70
Расход топлива, л/100 км:	
загородный цикл	9,2
городской цикл	6,8
смешанный цикл	8,5

Двигатель: бензиновый, Р4, 8 клапанов, 1,8 л, 73,5 кВт/100 л. с. при 6000 об/мин, 153 Н·м при 3000 об/мин

Трансмиссия: переднеприводная, М5



Передняя часть салона навевает воспоминания о 90-х.



Багажник весьма широк благодаря компактной подвеске и небольшим колесным аркам.



Восьмиклапанный мотор хоть и не очень современен, но тяговит, довольно экономичен и выполняет Евро II.

четкие ходы расположенного под рукой рычага коробки. Понравился и акустический комфорт. На рабочих оборотах (до 3500) шум двигателя тише ожидаемого, и только после 4000 об/мин можно отчетливо разобрать его голос.

На мелких неровностях подвеска успешно сглаживает недостатки дорожного покрытия. Разгонная динамика льстит владельцу ощутимым ускорением на старте, но беспристрастные цифры говорят – ощущение обманчиво…

Суперкаров за такую цену не бывает, поэтому требовать управляемости спорткупе или комфорта дорогого лимузина от «иранца» не приходится. Зато – солидный размер, большой дорожный просвет, неплохое качество сборки при умеренной цене.

«Саманд», конечно, не царь зверей и не арабский скакун, скорее обычная рабочая лошадка, но с хорошими генами и вполне покладистая.. □



Сзади «Саманд» настоящий «гражданин мира» – не хуже многих собратьев.

ЭХ, ДОКАЧУСЬ!

Юрий Нечетов, Сергей Воскресенский. Фото: Константин Якубов



«Докатка» 125/85R16 намного у́же и чуть меньше по диаметру, чем штатное колесо 195/65R15.



Сосед купил «Фокус»-хэтчбек. Не автомобиль – мечта! Мотор два литра, комплектация богатая, катайся и радуйся. Одна проблема – багажник совсем крохотный. Оказывается, это беда поправимая. Какой ценой? Разберемся на автополигоне!

ВЫИГРЫШ В САНТИМЕТРАХ И ЛИТРАХ

Современные бескамерные колеса весьма живучи и медленно теряют давление при проколе, да и дороги становятся лучше, а сервис развивается. Поэтому все больше легковых автомобилей снабжены компактной «докаткой» вместо полноразмерного запасного колеса – это позволяет увеличить объем багажника и выиграть несколько килограммов. В последнее время и вовсе стали оставлять лишь ремкомплект или использовать покрышки, позволяющие ехать при полной потере давления.

Но то общемировые тенденции, а в России предпочтения иные. Следуя им, автомобили с мелкой нишей под «докатку» нередко комплектуют полноценным запасным колесом, выравнивая пол багажника пенопластовыми вкладышами. Таковы, в частности, «фокусы», у которых толщина вкладышей рассчитана на запасное колесо 205/55R16 – в седане 60 мм, а в хэтчбеке и вовсе 130 мм (у универсала ниша глубокая). В итоге объем сокращенных отсеков составляет 404 л у седана и 260 л у хэтчбека. Маловато?

Цена вопроса – 4600 руб., во столько обойдется «докатка» размерности 125/85R16, подобная той, которой комплектуют «Форд-Фокус C-max». Она позволит убрать вкладыши и увеличить объем до 464 и 340 л, соответственно.

Впрочем, для хэтчбека возможен и промежуточный вариант, при котором объем составит около 300 л. Дело в том, что ниша здесь по диаметру чуть меньше – большое колесо, упираясь в ее конические стенки, не достает до дна каких-то 10–15 мм. Конструкторский просчет исправили с запасом и уложили в нишу пенопластовое кольцо толщиной 60 мм, доведя выступание колеса над уровнем пола уже до 130 мм. Решение напрашивается само собой – срезать с вкладышей и кольца лишние 45–50 мм. А если положить в запас не надутое или чуть ношенное колесо, стертое на пару-тройку миллиметров, кольцо можно вынуть совсем. Кстати, чтобы колесо не подклинивало в тесной нише, уложите вокруг него полиэтилен в два слоя. С более узким колесом 195/65R15 можно выиграть еще десяток миллиметров, а с



В седане «докатка» ложится вровень с полом и позволяет избавиться от вкладышей толщиной 60 мм.



В нишу хэтчбека уложено кольцо толщиной 60 мм, а пол поднят вкладышами на целых 130 мм. Достоинство одно – образовалось множество боксов для мелочи.

нештатным «185-м» и того больше. Недостаток у глубокого багажника один – и в седане, и в хэтчбеке сложенная спинка заднего сиденья образует небольшую ступеньку, что неудобно при перевозке крупногабаритного груза.

ПРОИГРЫШ В МЕТРАХ И КИЛОМЕТРАХ

Глубина протектора «докатки» всего 4 мм, и еще вдвое меньше до метки предельного износа. С учетом давления 4,2 атм, а значит, и более высоких, чем у обычного колеса, нагрузок в пятне контакта ее ресурс не превышает 4–5 тыс. км. Но это не значит, что на «докатке» можно съездить в отпуск – инструкция рекомендует ограничиться поездкой на минимально возможное расстояние со скоростью не выше 80 км/ч. И на то есть причины.

Живучесть узенького колеса на наших колдобинах намного меньше – это понятно без доказательств. Неожиданным может оказаться поведение автомобиля. С разными шинами на ведущей оси при интенсивном разгоне машину уводит от «докатки», а при торможении – тянет в ее сторону. Усилия на руле сравнительно невелики, всего два-три килограмма, но если водитель к коррекции не готов, автомобиль успевает сместиться на 2–3 м, а руль – повернуться на четверть и даже половину оборота (меньшие отклонения получены со «195-ми» колесами, большие – с «205-ми»).

Узкое запасное колесо и блокируется заметно раньше, вынуждая снижать усилие на педали тормоза. Из-за этого у редакционного «Фокуса» при торможении с 80 км/ч результат ухудшился на 1,6 м при установке «докатки» вперед и всего на 0,1 м с запасным колесом сзади

НАШИ РЕКОМЕНДАЦИИ

Победителя в споре между литрами и километрами каждый определяет самостоятельно, исходя из собственных приоритетов. Однако, если придется ехать на «докатке»:

– ставьте колесо назад;

– соблюдайте ограничение 80 км/ч;

– будьте осторожны при резких маневрах и помните о возросшей склонности автомобиля к заносу;

– если система стабилизации не бунтует – лучше ее не отключать;

– при первой возможности поставьте полноразмерное колесо.



С «докаткой» на передней оси автомобиль склонен к сносу и вываливается наружу поворота.



«Докатка» на задней оси увеличивает склонность к заносу. Хорошо виден подлом узкого колеса.



Высота багажника у «русифицированного» хэтчбека всего 390 мм.



– машина без ABS тормозит практически только передними колесами (ЗР, 2005, № 12), оттого замена одного из них наиболее заметна. А вот автомобиль с электронными системами безопасности заметно стабильнее, ведь эффективно тормозят все четыре колеса – ухудшение, соответственно, на 0,8 и 0,6 м. В случае, если запасное колесо заметно отличается от основных по диаметру, разница в тормозном пути будет еще более заметна.

Худшие сцепные возможности и иные уводные характеристики изменили и управляемость автомобиля. На специальном маневре «переставка» («докатка» справа) скорость упала на 3–6 км/ч, что весьма существенно. При этом, если запасное колесо установлено спереди, машина склонна к сильному сносу передней оси, в нашем случае при повороте руля влево. С колесами 205/55R16 проявился еще один неприятный эффект – «прикусывание» усилителя руля. Несмотря на скромные формы запаски, ее установка спереди вызывает резкий скачок усилия при быстром вращении баранки. А вот с «докаткой» сзади машина, наоборот, проваливается в глубокий занос, грозящий перейти во вращение, и лишь серьезная упреждающая коррекция рулем или система ESP способны выправить положение. Впрочем, проходить виражи с визгом шин приходится куда реже, чем разгоняться и тормозить, поэтому лучше все же поставить «докатку» назад.

Хотя инструкция и рекомендует отключать систему стабилизации, она заметно исправляет ситуацию, парируя склонность автомобиля к сносу или заносу, заметно помогая на «переставке». Скорее всего, рекомендации относятся к тому случаю, когда диаметры основных и запасного колеса отличаются достаточно сильно: система ESP может воспринять это как пробуксовку или движение по окружности. В нашем тесте этого не произошло, помощница работала исправно.

Еще один пункт сомнений – возможный перегрев и повышенный износ дифференциала при установке колеса меньшего диаметра на ведущей оси. На самом деле, не так страшен черт, как его рисуют – в нашем случае разница диаметров составила около 20 мм, из-за чего на предельно допустимых 80 км/ч дифференциал совершает один оборот в три секунды – неприятностей можно не опасаться. □



Переход на «докатку» и устранение вкладышей позволит загрузить в седан и эту стопку, добавив к исходным 404 л еще 60 л или 15%.



«Докатка» в хэтчбеке дает выигрыш в 80 л или почти на треть – со скромных 260 л до вполне достойных 340 л.

РУЧКА ДРУЖБЫ

Максим Сачков.
Фото: Александр Кульнев

«АВТОМАТ» ДЕЛАЕТ «КАЛИНУ» ДОБРЕЕ.

Пока точно неизвестно, когда с конвейера ВАЗа сойдут первые «калины» с автоматическими коробками. Пустующую нишу заполняют дилеры, которые на свой страх и риск адаптируют и устанавливают «автоматы». Пример такой работы – «Калина» с шильдиком avtomatic – перед нами.

Вместо штатной «пятиступки» подобрали японский агрегат «Айсин» (Aisin), работающий с мотором близкого объема на модели «Тойота-Королла». Классический «автомат» с гидротрансформатором без сложного электронного управления подружили с двигателем при помощи оригинальных переходных шайб – их подбирали так, чтобы не менять точки крепления штатных опор силового агрегата. Приводы колес немного доработали – на внутренних «гранатах» нарезали новые шлицы под валы японской коробки.


Если приглядеться, увидите отличия «автомата» от «механики». Например, переехавший со штатного места стартер вытеснил наверх модуль зажигания. За воздушным фильтром притаился масляный щуп коробки.

Таким образом, обошлись малыми переделками, не требующими солидных затрат и множества оригинальных запчастей. Кстати, на момент подготовки материала автоматизированная «Калина» стоила на 1700 долларов дороже серийной родственницы. Столько же возьмут за переделку с хозяина неновой «Лады». На коробку дилер дает дополнительную гарантию – 2 года или 50 тыс. км в зависимости от того, что наступит раньше. Владелец должен при-



ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ
ВАЗ-11183

■ **Общие данные**

Размеры, мм:

длина	404
ширина	167
высота	150
Объем багажника (VDA), л	40
Снаряженная масса, кг	10
Полная масса, кг	154
Топливо	АИ-
запас топлива, л	

■ **Двигатель:** бензиновый, Р4, 8 клапанов, 1,6 л, 59 кВт/81 л.с. при 5200 об/м 120 Н·м при 2800 об/мин

■ **Трансмиссия:** переднеприводная



Селектор «автомата» такой же невнятный, как и рычаг обычной коробки. Хорошо, что браться за него приходится куда реже.



По желанию клиента педаль тормоза могут снабдить широкой накладкой или оставят прежней. Соседа-сцепление не удаляют, а заправляют под ковролин, если вдруг клиент решится на обратную переделку.

быть на техобслуживание через 2 тыс. км после установки, а потом каждые 40 тыс. км.

Непривычно заводить «Калину», не выжимая сцепления. Кстати, тут есть традиционная защита – стартер не будет вращать маховик, если селектор «автомата» находится в положении «драйв» или «реверс».

Пока не приноровился, трудно попадать рычагом в нужное положение. Расстояние между ними небольшое, включения нечеткие, да и обозначения плохо читаются. То и дело перепроверяешь – угодил в N или D. Тут помог бы дополнительный индикатор режимов, а заодно не помешала сигнальная лампочка «овердрайва».

По ощущениям, разгонная динамика не пострадала, а вот неприятных вибраций и шумов у «Лады» с гидромеханической коробкой меньше. Чуда, конечно, не произошло, но пересаженный орган избавил от многоголосых трансмиссионных трелей, которые часто слышишь даже от новых «калин».

Придраться к работе японского «автомата» по большому счету трудно – несмотря на модельный возраст, передачи он переключает мягко и своевременно. Если никуда не торопишься, перешагивает на следующую ступеньку в диапазоне 2000–3000 об/мин. А если резко вдавить газ в пол, то не успеешь сказать «раз», как подоткнет пониженную. Правда, в максимальной скорости «автоматы» уступают «механике» 10–15 км/ч, если верить спидометру. Расход топлива на трассе сравним с обычными «калинами», а в городе должен быть выше примерно на 10%.

Дешевых «автоматов» на нашем рынке немного, а небогатых покупателей, не желающих напрягать попусту правую руку и левую ногу, становится все больше. «Калине» можно брать «автомат» на вооружение. □

Автомобиль предоставлен компанией «АВТОГРАД НА «ВАРШАВКЕ».



РОДОСЛОВНАЯ ОТ АДАМА

Максим Сачков. Фото: «За рулем»

Машины в более дорогой комплектации GLE можно отличить по окрашенным в цвет кузова бамперам, тонированным стеклам, противотуманным фарам. В базе: центральный замок и электростеклоподъемники, гидроусилитель руля. Из дополнительных опций, предлагаемых заводом, – только кондиционер за 700 долларов.

На «Нексии» устанавливают и 16-клапанные двигатели такого же (1,5 л) объема. Машины с этими моторами, независимо от комплектации, приходят к дилерам с цветными бамперами и на 14-дюймовых дисках. Самая дешевая версия GL на 500 долларов дороже «восьмиклапанника», добавки за кондиционер и гидроусилитель – те же. А в версии GLE можно, помимо кондиционера, дополнительно заказать литые диски ($300).

Скромный заводской набор опций с успехом дополняют дилеры. Более того, «голую» машину найти порой непросто. Как минимум, на нее успеют поставить сигнализацию (от $300) или сделать антикор с подкрылками ($200–400). Вполне вероятно, положат резиновые или ворсовые коврики ($30–40), а мотор

КОМПЛЕКТАЦИИ И ЦЕНЫ «ДЭУ-НЕКСИЯ»

	GL	GLS
1,5 л SOHC	$8800	$9800
1,5 л DOHC	$9300	$10 300



Лет десять назад «Нексия» (в позапрошлой жизни – детище фирмы «Адам Опель» по имени «Кадет») слыла вполне престижной иномаркой. Ныне ее числят утилитарной и недорогой. Но несмотря на скромную внешность и солидный модельный возраст, узбекскую машину охотно покупают. Ведь у нее довольно сильные козыри: невысокая цена, недорогое обслуживание и неплохая надежность.

КТО НА СТАРЕНЬКУЮ?

«Нексия» сегодня – самая дешевая иномарка в своем классе, продающаяся в России. Начальная цена версии с 1,5-литровым 8-клапанным двигателем в комплектации GL – 8800 долларов. Набор удобств, правда, невелик: кассетная магнитола, четыре колонки, из салона открываются багажник и бензобак. Добавите 500 долларов – появится гидроусилитель, еще 700 – кондиционер.

снизу закроют защитой ($50–70). Если это покажется недостаточным, выпишите зеркала с обогревом и электроприводом ($150–200), парктроник (примерно за ту же цену), дефлекторы на двери ($30–40), спойлер ($200–450) и прочие «навороты».

НА МЕСТЕ СТОЙ!

Снаружи «Нексия» выглядит симпатичной, но дешевой. Зазоры между кузовными деталями не такие маленькие, как у престижных и дорогих моделей, однако равномерные. Панели не перекошены и не выпирают, чем до сих пор грешат многие отечественные модели. На лакокрасочном покрытии видна легкая шагрень, но опыт эксплуатации нескольких редакционных «нексий» подтверждает – эмаль выдержит не одну русскую зиму, даже в суровых условиях мегаполисов, где улицы обильно поливают реагентами. Шины с довольно высоким по сегодняшним меркам профилем достойно справляются с сюрпризами наших дорог. Совсем хорошо, когда на машине некрашеные бамперы – не очень эстетично, зато весьма практично. Легким утешением для владельцев «нексий» с красивыми отбойниками по-

С «НЕКСИЕЙ» ПО ЖИЗНИ

Заводская гарантия – 1 год или 20 тыс. км, в зависимости от того, что наступит раньше. Большинство дилеров дают собственную, более продолжительную гарантию. Наиболее заманчивые условия – 5 лет или 100 тыс. км. ТО-1 (2 тыс. км) с расходными материалами и оригинальными запчастями в столице стоит 3500 рублей; ТО-2 (10 тыс. км) – 4200, ТО-3 (20 тыс. км) – 6000, ТО-4 (30 тыс. км) – 4500.



Интерьер безнадежно устарел, зато собран пристойно: ни перекошенных деталей, ни выпадающих саморезов, ни скрипящего и громыхающего пластика.

Все «нексии» комплектуют штатной магнитолой и четырьмя динамиками. Телескопическую антенну на дешевых машинах вытягивают вручную, на дорогих ее взводит электромотор.





В «Нексии» нет подушки безопасности, как и задних подголовников. Их имитация вряд ли спасет шеи пассажиров при ударе сзади.



Приборный щиток с тахометром – признак дорогой комплектации GLE.



Даже в дешевых комплектациях багажник и лючок бензобака можно открыть из салона.



служат молдинги. Они хоть немного защитят деталь при неудачной парковке или контакте с жестким сугробом, заградительным столбиком.

Придирок к интерьеру намного больше. Детали подогнаны добротно, можно даже закрыть глаза на дешевый пластик (чай, не «Мерседес» покупаем), но модельный возраст берет свое. Даже не очень крупные люди то и дело толкаются локтями, а сверху на них давит низкий потолок.

У водительского сиденья диапазон продольной регулировки невелик, спинка подстраивается только ступенчато – найти удобное положение сложно. К тому же вверх-вниз кресло не ездит, рулевая колонка неподвижна, да и наклонена так, что руль у рослых и тучных водителей норовит протереть брюки.

Нечем особо порадовать и задних пассажиров «Нексии». Пролезать в узкий дверной проем неудобно, сидеть на диване тесно – головой подпираешь потолок, а коленями переднее сиденье. Детишки здесь устроятся уютно, а трое взрослых будут кряхтеть и ворчать.

Зато багажник большой, даже по современным меркам. Но и тут архаичная конструкция дает о себе знать. Во-первых, почти 100 л полезного объема беспощадно съедают неидеальная форма грузового отсека, колесные ниши и петли крышки. Во-вторых, спинка заднего сиденья не складывается – ни целиком, ни по частям. Желаете возить длинномеры – заказывайте багажник на крышу, благо и дилеры, и продавцы в магазинах держат для «Нексии» приличный ассортимент.

НО, СТАРУШКА ДРЕВНЯЯ!

Выдающимися ездовые качества «узбечки» не назовешь, хотя для дешевого автомобиля они вполне сносные. Благодаря тому, что 75 сил 8-клапанного мотора толково «разложены» по пяти передачам, автомобиль неплохо стартует со светофора, да и на трассе не заставляет хозяина загодя просчитывать каждый шаг. Агрегат уверенно тянет с низких оборотов, не требуя дополнительной подмоги газом и сцеплением.

Шестнадцатиклапанный двигатель помощнее, но характер у него менее покладистый. На низких оборотах тянет вяло, лишь после 3000 бросается в бой – но запал быстро иссякает. Дабы не растерять прыть, водителю приходится опускаться на передачу ниже, удерживая мотор в эффективном рабочем диапазоне. Кроме того, и по ушам 85-силь-



Реальный объем багажника по измерениям ЗР – 428 л вместо заявленных 530.

Восьми- и шестнадцатиклапанные двигатели «Нексии» неприхотливы и хорошо изучены ремонтниками, да и расходные материалы и запчасти встретишь на каждом углу.



ный агрегат «ездит» громче. Случись мне покупать «Нексию», отдал бы предпочтение слабому двигателю. Не стоят эти десять «лошадок» полтысячи долларов. Хорошо, что оба агрегата неприхотливы – потребляют российский 92-й и не жалуются.

Подвески «Нексии» довольно мягкие, но наши дороги требуют большей энергоемкости. На волнах машину раскачивает, многие ямки и кочки отзываются пробоями. Спортивной остроты у руля нет, а на быстрые повороты автомобиль отвечает чувствительными кренами. Но при спокойной неагрессивной езде «узбечка» комфортна и для водителя, и для пассажиров.

С асфальта на «Нексии» съезжайте аккуратно: дорожный просвет невелик – под защитой двигателя всего 125 мм на 14-дюймовых колесах по данным наших замеров (ЗР, 2006, № 5) . У машин, обутых в шины 175/70R13, клиренс и того меньше.

Большинство недугов «Нексии» вытекают из морально устаревшей конструкции, и вылечить их сможет только новая модель или модернизация, которую обещают уже не первый год. Старушке же продлевает жизнь привлекательная цена в сочетании с добротностью сборки и комплектующих. Именно этого не хватает российским автомобилям. □

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	DAEWOO NEXIA 1,5 SOHC	DAEWOO NEXIA 1,5 DOHC
Общие данные		
Размеры, мм:		
длина	4482	
ширина	1662	
высота	1393	
база	2520	
колея спереди/сзади	1400/1405	
Радиус поворота, м	5,3	
Снаряженная масса, кг	970	1085
Полная масса , кг	1400	1550
Время разгона 0-100 км/ч, с	12,5	12,2
Макс. скорость, км/ч	163	170
Топливо	АИ-92	
запас топлива, л	50	
Расход топлива, л/100 км:		
загородный цикл	5,1	5,2
городской цикл	9,3	9,7
смешанный цикл	6,3	6,5
Кузов		
Кол-во дверей/мест	4/5	
Объем багажника (VDA), л	530	
Двигатель		
Расположение	спереди поперечно	
Рабочий объем, см³	1498	
Мощность, кВт/ л.с.	55/75	62/85
при об/мин	5400	5600
Крутящий момент, Н·м	123	130
при об/мин	3200	3600
Трансмиссия		
Тип	переднеприводная	
Коробка передач	М5	
Ходовая часть		
Подвеска:		
спереди	типа «Мак-Ферсон»	
сзади	упругая поперечная балка	
Рулевое управление	реечное (некоторые с гидроусилителем)	
Тормоза:		
передние	дисковые вентилируемые	
задние	барабанные	
Размер шин	175/70R13	185/60R14 175/65R14

СТОИМОСТЬ РАБОТ В МОСКВЕ БЕЗ РАСХОДНЫХ МАТЕРИАЛОВ

Работа	Стоимость, руб.
Замена масла и фильтра	300
Замена сцепления	2900
Замена передних колодок	520
Диагностика двигателя	280
Сход-развал	700
Замена шаровой опоры	900
Замена ветрового стекла	2730

СРЕДНИЕ ПО МОСКВЕ ЦЕНЫ НА ОРИГИНАЛЬНЫЕ ЗАПЧАСТИ

Деталь	Стоимость, руб.
Стекло ветровое	3500/5700*
Фара	2300
Крыло переднее	1200
Капот	2200
Тормозные колодки передние (комплект)	550/650**
Глушитель	3200
Бампер передний в сборе	4800
Фильтр топливный/масляный/воздушный	150/80/350
Ремень генератора/ГРМ	650/1300

**Тонированное с полосой. ** Для автомобилей с 8-/16-клапанными двигателями.*

ПУСТЬ ЖИВУТ ДОЛГО И СЧАСТЛИВО

Сергей Воскресенский, Михаил Гзовский

С чего начинается зрелость автомобиля? Ты перестаешь педантично отмечать мелкие вмятинки, сколы и царапины на кузове, полученные на тесных парковках большого города. Начинаешь чаще заглядывать под капот, прислушиваться к звукам приводных ремней, по возможности контролировать «резинки» в подвесках. Конечно, все это на всякий случай, больше для самоуспокоения. Тем не менее иногда помогает – убедитесь на примере самой зрелой пары из парка ЗР. Пробег машин сравнялся и в сумме достиг круглого числа – 150 000! Затраты, кстати, тоже…



MITSUBISHI LANCER

- Изготовитель: «МИЦУБИСИ», Япония
- Год выпуска: 2003
- В эксплуатации «ЗА РУЛЕМ»: с марта 2004
- Пробег на момент отчета: 75 тыс. км
- Предыдущие публикации в журнале: 2004, № 5, 6, 9; 2005, № 2, 11

СЕЗОННЫЕ КАПРИЗЫ

Суровая зима никак не сказалась на эксплуатационных качествах редакционного автомобиля, хотя от других «лансероводов» слышали, что им пришлось-таки посещать гарантийные станции в те морозные денечки из-за проблем с пуском и последующим отказом нейтрализаторов. Наша машина даже после почти недельной стоянки при –30° исправно заводилась с первой попытки. Казалось бы, и аккумулятор уже не новый, и бензин, как правило, вместо 95-го – 92-й (по моим наблюдениям, на нем заметно дольше живут свечи зажигания), но ни разу «Лансер» не дал сбой.

Зато с тормозами навоевались! Первые признаки коробления передних дисков появились на 48-й тысяче. Позже едва заметное биение рулевого колеса на 110–120 км/ч переросло в неприятные вибрации и даже рывки при торможении с высокой скорости. Решил дождаться ближайшего – 60-тысячного ТО, на котором все равно рекомендовали заменить колодки. Дотянул, хотя дискомфортных ощущений, конечно, хватало. После проточки дисков (эта операция заметно дешевле замены) все встало на свои места – «Лансер» вновь стал радовать идеальным, без вибраций взаимопониманием.

Увы, спустя пару месяцев руль опять начало потряхивать. Тут бы мне и обратиться к ремонтникам: ведь на проведенные ими работы дана полугодовая гарантия. Закрутился, поленился, не успел… Доездился до замены дисков на ТО-75 000 км за наш счет. Предложение мастера о повторной проточке было отклонено как бесперспективное.

Совсем недавно, на 73-й тысяче, впервые долил масло в двигатель «Лансера», уж больно близко оказался его уровень к минимальной отметке. А примерно за неделю до последнего ТО автомобиль захандрил, да как! Справа спереди вдруг раздался такой «бах», что мы тут же помчались к инженеру по гарантии. Амортизаторная

РАСХОДЫ НА ЭКСПЛУАТАЦИЮ, ОБСЛУЖИВАНИЕ И РЕМОНТ «МИЦУБИСИ-ЛАНСЕР» (0–75 тыс. км)

Статья расхода	Сумма, руб.
Расходы на содержание (0-50 000 км)	**75 448**
Из них бензин	53 748
Расходы на содержание (50-75 000 км):	
ТО-60 000 км	9654
Дополнительно:	
Замена передних и задних тормозных колодок	7923
Проточка тормозных дисков	2203
Шины «Мишлен-Энерджи», комплект	15 200
ТО-75 000 км	6248
Дополнительно:	
Замена передних тормозных дисков	9880
Моторное масло (1 л)	465
Бензин АИ-92-95 (средний расход 7,7 л/100 км)	33 530
Итого (50–75 000 км):	**85 103**
Общие расходы (0–75 000 км)	**160 551**

ОСНОВНЫЕ НЕИСПРАВНОСТИ



Появившаяся в рамках гарантийной программы защита радиатора «Лансера» призвана остановить его коррозию.



Вот он, след касания сместившейся пружины и чашки амортизаторной стойки.



Отслоение краски на переднем бампере, обнаруженное нынешней зимой, устранят по гарантии.



Проточка передних дисков «Мицубиси» помогла ненадолго: при последнем ТО пришлось заменить их новыми.

стойка? Пружина? Опора? Оказалось, сместилась пружина передней подвески и ее виток стал контактировать с чашкой амортизаторной стойки. По уверениям мастеров «Рольфа», обычно в подобной ситуации возникают лишь небольшие постукивания или машину тянет в сторону; но тут был настоящий грохот. Гарантийный ремонт совместили с плановым техобслуживанием. Обе стойки разобрали, надели на пружины изоляционные трубки-прокладки и поставили все на место. Автомобиль сразу вспомнил молодость, став тихим и послушным – будем надеяться, надолго.

Одновременно в рамках гарантийной программы проклеили верхний и нижний бачки радиатора специальным герметизирующим материалом. Реагенты, применяемые зимой дорожными службами, разъедают пластик – в радиаторе могут появиться микротрещины. Предотвратить коррозию как раз и должна новая защита.

Вот так, совершенно неожиданно, «маленькое» ТО-75 тыс. км превратилось в довольно трудоемкий ремонт. Главное – «Лансер» опять полон сил и, невзирая на зрелый возраст, готов к дальнейшим испытаниям.

СВЕЖИЙ ВОЗДУХ ВРЕДЕН

Положа руку на сердце, писать о таких машинах, как редакционная «Королла»… неинтересно. Автомобиль прошел сквозь огонь московских пробок, воду уральских рек и медные трубы русских морозов, ни разу не закапризничав.



TOYOTA COROLLA
- Изготовитель: «ТОЙОТА», Турция
- Год выпуска: 2003
- В эксплуатации «ЗА РУЛЕМ»: с марта 2004
- Пробег на момент отчета: 75 тыс. км
- Предыдущие публикации в журнале: 2004, № 5, 6, 9; 2005, № 2, 11

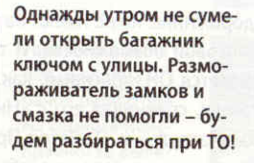
Пожалуй, единственное знаменательное событие последних месяцев – ТО-70 000, которое пришлось на трескучие крещенские морозы. Когда мастер-приемщик поинтересовался, нет ли жалоб, я вспомнил: во время утреннего запуска мотор «схватывает» не сразу и не очень уверенно. Замечу – заводился автомобиль, даже когда температура уходила ниже 30-градусной отметки. Т Когда пришло время разбирать «Короллу», раздался звонок с сервисной станции: «У нас небольшая задержка, меняем вам одну деталь по гарантии».

ОСНОВНЫЕ НЕИСПРАВНОСТИ

Гарантийная замена впускного коллектора не вылечила болячку неуверенного пуска.



Однажды утром не сумели открыть багажник ключом с улицы. Размораживатель замков и смазка не помогли – будем разбираться при ТО!





Выяснилось, что «одной деталью» был… впускной коллектор! На СТО, посчитали, что дело в подсосе воздуха, а повинная в нем прокладка меняется только в сборе с коллектором.

Следующим, столь же холодным утром я нетерпеливо прыгнул в окоченевший салон, и… двигатель пустился точно так же, как и до смены дорогостоящего узла. Звонить на СТО я не стал: глядишь, проблема либо исчезнет, либо, наоборот, проявится как следует.

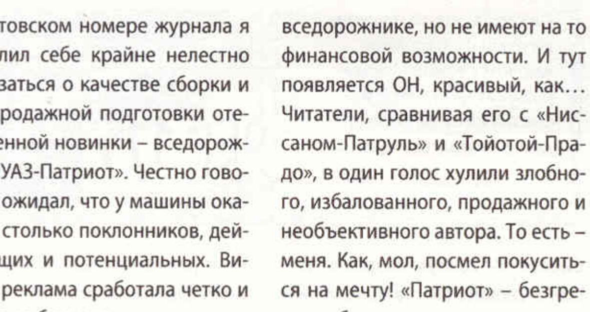
«Тойоту» приходится гонять на ТО в полтора раза чаще, чем «Мицубиси», – каждые 10 тыс. км. Помимо плановых операций, работы для сервисменов пока немного: почему-то перестал открываться ключом замок багажника; иногда при трогание возникают небольшие подергивания – видимо, пора менять свечи. Надеюсь, на этом проблемы закончатся – по примеру «Лансера». Скоро узнаем – до ТО-80 000 осталось уже немного… □

РАСХОДЫ НА ЭКСПЛУАТАЦИЮ, ОБСЛУЖИВАНИЕ И РЕМОНТ «ТОЙОТЫ-КОРОЛЛА» (0–75 тыс. км)

Статья расхода	Сумма, руб.
Расходы на содержание (0-60 000 км)	**121 440**
Из них бензин	65 818
Расходы на содержание (60-75 000 км):	
ТО-7 (70 000 км)	3500
Дополнительно:	
Замена салонного фильтра	1820
Шины «Мишлен-Энерджи», комплект	13 700
Бензин АИ-92-95 (средний расход 8,5 л/100 км)	22 740
ИТОГО (60–75 000 км):	**41 760**
Общие расходы (0–75 000 км)	**163 200**

УАЗ РОССЫПЬЮ

Игорь Твердунов



UAZ PATRIOT

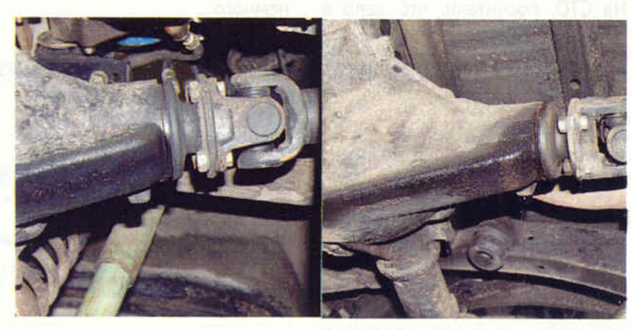
- Изготовитель: ОАО «УАЗ»
- Год выпуска: 2005
- В эксплуатации «ЗА РУЛЕМ»: с декабря 2005
- Пробег на момент отчета: 12 тыс. км
- Предыдущие публикации в журнале: 2006, № 3

В мартовском номере журнала я позволил себе крайне нелестно высказаться о качестве сборки и предпродажной подготовки отечественной новинки – вседорожника «УАЗ-Патриот». Честно говоря, не ожидал, что у машины окажется столько поклонников, действующих и потенциальных. Видимо, реклама сработала четко и попала на благодатную почву: немало соотечественников хотели бы ездить на большом солидном вседорожнике, но не имеют на то финансовой возможности. И тут появляется ОН, красивый, как… Читатели, сравнивая его с «Ниссаном-Патруль» и «Тойотой-Прадо», в один голос хулили злобного, избалованного, продажного и необъективного автора. То есть – меня. Как, мол, посмел покуситься на мечту! «Патриот» – безгрешен, ибо мечтать можно только о прекрасном и совершенном. А если что недоделано – доделаем сами, руки-то на месте. Ну что ж, доделывайте, спешите по выходным в гараж, пропадайте на сервисе… Национальная традиция покупать подешевле и доводить за свой счет еще долго будет кормить бракоделов всех мастей.

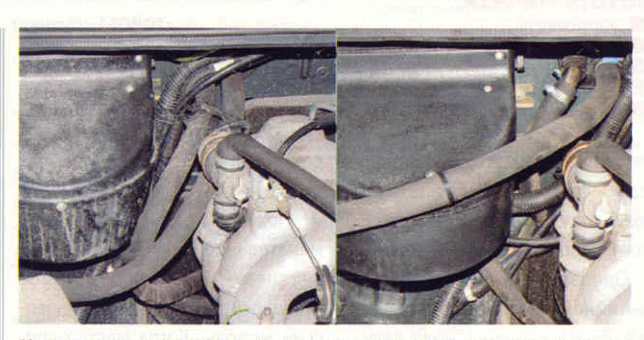
Не хочу никому навязывать свою точку зрения – пусть всяк живет, как ему нравится. Не стану обзывать УАЗ плохими словами и навешивать на него ехидные эпитеты. Я просто приглашаю вас обойти вокруг редакционного «Патриота» и вспомнить, что с ним случилось за 12 000 км.

Первым делом заглянем под капот: черной краской блестит новый радиатор. Старый успел покрыться белым налетом испарившегося «Тосола», убегавшего через непропаянную горловину. Радиатор заменили по гарантии. Вот шланги от дополнительного электронасоса к отопителю: они терлись-терлись о регулятор холо-

ОСНОВНЫЕ НЕИСПРАВНОСТИ



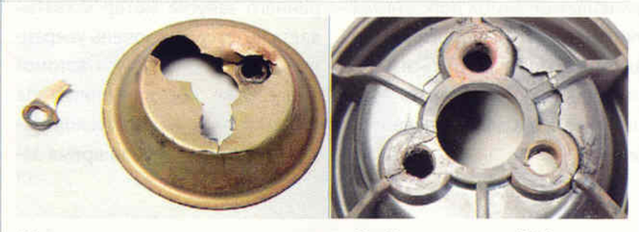
Сальники мостов дружно потекли в конце зимы. Вместе с уплотнениями заменили и сапуны. Это они во всем виноваты?



Компоновка моторного отсека, прокладка шлангов и проводов – отдельная тема. Эти шланги протерлись о регулятор холостого хода. Пришлось их перекладывать по-другому.

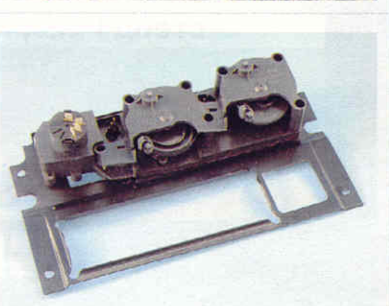
Раздатка не вынесла внедорожных упражнений. Повод к замене – вой и самовыключение понижающей передачи.

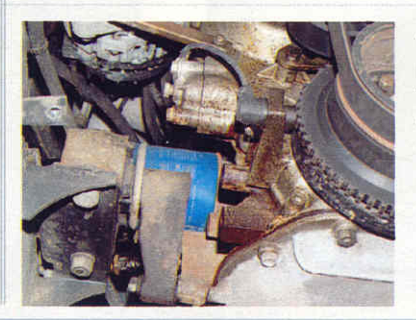




Шкив – слишком сложная деталь, чтобы быть надежной? Копеечный диск, сломавшись в неурочное время в неудобном месте, доставил массу хлопот.

Блок управления отопителем пришлось ремонтировать дважды. Сначала восстановили работоспособность, а потом боролись с заеданиями и люфтами.





Течь масла «на скорость не влияет». Если только его расход не слишком велик.

стого хода и чуть было не протерлись. Пришлось взять в руки инструмент и переложить их. Шкив помпы совсем новенький, как и приводной ремень. Старый шкив на ходу сломался (см. фото). Ремень, естественно, тоже пострадал. Заменили своими силами. Ведь до фирменного техцентра, где мы обслуживаем машину, ехать далеко, вдобавок из пробки в пробку. Без охлаждения не доберешься. Заглянули было в сервисную книжку, нашли официального дилера под боком, но оттуда нас послали. Куда? Туда, на другой конец столицы, к «своему» дилеру. Дескать, «чужих» не обслуживаем...

Правая сторона мотора спереди обильно полита маслом. Сочится, проклятое, из-под прокладок, капает с краника. За 8000 км «Патриот» съел три с лишним литра! Поди разберись, сгорело оно в цилиндрах или убежало на асфальт. Иногда на холодном моторе гуляют холостые обороты. Порой отчетливо слышна детонация, но это когда двигатель хорошо прогрет. Да, чуть не забыл: еще заменили по гарантии электромотор дополнительного отопителя.

Теперь приглашаю в салон. Водительское кресло сварено из двух частей: подушки и спинки. Регулировка наклона последней тем самым, увы, исключена. Зато надежно – спинка не отвалится и мне не придется лежать за рулем, как случилось однажды зимой. Подстаканник и поныне утоплен в панель. Сервисмены разводят руками – ремонту не подлежит. Заменена внутренняя ручка двери. Потянул чуть сильнее, она и обломилась. Спинка заднего дивана всегда полуопущена. Поднимешь ее, она опять откинется – наверное, от вибрации.

Как-то из отопителя пошел горячий воздух, и сколько я ни крутил нужную рукоятку, охлаждаться не желал. Дело было летом, пришлось опять ехать на гарантию. Починили, но ручка ходила очень туго. Сами отрегулировали, убрали заусенцы, смазали. Заодно подключили обогрев зеркал через замок зажигания. По гарантии заменили джойстик, что регулирует зеркала заднего вида.

Самое интересное у УАЗа – под машиной: там все такое внедорожное, солидное, надежное. Вот новая раздаточная коробка. Надеемся, что она в самом деле послужит надежней своей предшественницы. Та сначала перешла с гула на вой, а вскоре потребовала ввести в экипаж второго члена – помощника шофера. Чтобы двумя руками держал рычаг и не давал понижающей передаче самопроизвольно выключаться. Меняли раздатку по гарантии. Тогда же заменили сальники ведущих шестерен в обоих мостах. Почему они дружно потекли – непонятно. Может, виноваты сапуны, которые тоже поменяли. А может, залитое дилером на первом ТО масло – в списке допущенных заводом сортов такого нет.

Ручной тормоз тоже новый, причем уже третий (обе замены – по гарантии). Ломается стяжная пружина, срывает кусок накладки, задирает барабан. Процесс разрушения сопровождается стуком и грохотом. Регулятор тормозных усилий после гарантийной замены не течет.

Итого, за пробег 12 000 км автомобиль пять раз побывал на сервисе. Максимальный пробег без ремонта – 3700 км, расход топлива – около 15 л/100 км. Затраты на эксплуатацию приведены в таблице. Конечно, сюда включены долгосрочные вложения, вроде зимних шин. Но и без них сумма набегает изрядная.

Факты – перед вами. Комментариев не даю – думайте сами. Мы тоже подумаем, что дальше делать с этим УАЗом. Если продолжит рассыпаться так же активно – наверное, придется от него избавиться. А пока мы ждем ответ от завода-изготовителя. Надеемся опубликовать его в ближайшем номере журнала. □

ОСНОВНЫЕ НЕИСПРАВНОСТИ



Откуда стук при движении накатом? Из ручного тормоза. Виновница разрухи – пружинка, у которой обломилось ухо. Такая беда случилась дважды.



Горловина была плохо впаяна в бачок радиатора. На сервисе неисправность вылечили радикально – радиатор заменили.

РАСХОДЫ НА ЭКСПЛУАТАЦИЮ «УАЗ-ПАТРИОТ» (0-12 тыс. км)

Статья расхода	Сумма, руб.
Магнитола, сигнализация	19 000
Зимние шины, шиномонтаж	39 130
ТО-1 (2000 км)	10 262
ТО-2 (10 000 км)	8545
Масло трансмиссионное	72
Антифриз	900
Герметик	760
Ремень	250
Шкив	100
Замена ручки двери	200
Диагностика двигателя	210
Лампа (2 шт.)	50
Бензин АИ-92 (средний расход 15 л/100 км)	30 600
ИТОГО, за пробег 0–12 000 км	**110 079**

АРИВЕДЕРЧИ, «РИО»!

Сергей Клочков



KIA RIO
- Изготовитель: «АВТОТОР»
- Год выпуска: 2003
- В эксплуатации «ЗА РУЛЕМ»: с июня 2003
- Пробег на момент отчета: 88 тыс. км
- Предыдущие публикации в журнале: 2003, № 11,12; 2004, № 1,3,10; 2005, № 11

Судьба нашего «КИА-Рио» сложилась не совсем обычно для редакционных автомобилей. Его покупали для участия в пробеге «Евразия-2003», а после него планировали продать. Популярность модели на рынке изменила этот замысел – машину решили оставить на длительные ресурсные испытания. Примерно год назад появилось второе поколение «Рио». Держать автомобиль с пробегом 72 тыс. км при гарантии 150 тыс. км (!) в качестве тестового потеряло смысл. Автомобиль стал разъездным, а заодно сменил водителя.

За последний год пробег невелик – всего 15,5 тыс. км, в основном по Москве и области с хозяйственными задачами. Аппетит – умеренный: средний расход 8,7 л/100 км с учетом московских пробок и нынешней лютой зимы, багажник – большой. Экономические показатели за последний год неплохи: 2,32 руб. на 1 км пробега, из них 1 руб. 54 коп. (66%) на бензин.

За год совместной жизни есть что вспомнить. Например, мое близкое знакомство с «Рио» совпало с поездкой в Эстонию в апреле 2004 года по казенной надобности. Удивил мизерный расход топлива – 5,2 л/100 км! Правда, такого результата достиг без пассажиров на гладком шоссе, строго следуя эстонским правилам.

В январские 30-градусные морозы «Рио» на редакционной стоянке ожидал моего возвращения с Дмитровского полигона. Понимая, что за четыре дня машина промерзла «до костей», приготовился к зимним мужским играм на свежем воздухе. Буквально отодрав от проема дверь, проник в задубевший до звона салон. Первые две попытки запуска не увенчались успехом. Выждав с полминуты, попробовал в третий раз. Вяло вращающийся коленчатый вал нехотя толкает поршни в цилиндрах и… сначала в одном, а затем и в остальных затеплилась жизнь. Привычный звук непрогретого двигателя, похожий в первые минуты на рокотание дизеля, показался симфонией.

Кстати, шумный мотор – один из недостатков «Рио», но к этому со временем привыкаешь. Голова болит по другой причине. Уже трижды с начала эксплуатации меняли подшипники передних ступиц и второй раз протачивали тормозные диски. А вибрации при торможении на больших скоростях становятся все сильнее. Специалисты СТО, заменив очередной раз подшипники, даже попросили приехать после тысячи пробега для проверки люфтов. Говорят, недолговечные подшипники – фамильная болезнь модели. И все же для меня «КИА-Рио» – из тех машин, с которыми не хочется расставаться, несмотря на непродолжительную совместную жизнь и некоторые технические проблемы. Пока она остается в нашем издательстве. Так что надеюсь изредка видеть ее не самый модный, но стремительный силуэт, вспоминая, что всерьез машина ни разу не подвела.

РАСХОДЫ НА ЭКСПЛУАТАЦИЮ И ОБСЛУЖИВАНИЕ «КИА-РИО» (0–88 000 км)

Статья расхода	Сумма, руб.
Расходы на содержание (0–72 500 км)	147 052
Из них бензин	*67 038*
ТО-9 (80 000 км)	9230
Провода высоковольтные (комп.)	1150
Подшипники ступиц	1688
Лампы	86
Итого (72 500–80 000 км)	**12 154**
Бензин (72 500–88 000 км, средний расход 8,7 л/100 км)	35 983
Итого (0–88 000 км)	**195 189**
Из них бензин	*103 021*

ОСНОВНЫЕ ОСОБЕННОСТИ И НЕИСПРАВНОСТИ



Сиденье роскошным не выглядит, но две дополнительные регулировки подушки и ее способность принимать со временем форму тела постоянного водителя делают кресло домашним.



Поводки дворников, несмотря на иноземное происхождение, гниют так же быстро, как на отечественных авто, и красноречиво свидетельствуют о возрасте машины.



Способ крепления подушки заднего дивана неудачен. Впервые пытаясь ее откинуть, понимаешь: конструкцией это, увы, не предусмотрено. Нехитрый, но неприятный ремонт неизбежен.



Узел передней ступицы – слабое звено и головная боль владельца. Ремонт недешев и по гарантии его не делают. Так что подшипники – расходный материал.

ПОД ОДНОЙ КРЫШЕЙ

Максим Приходько. Фото автора

Последние полгода только и разговоров, что мировые автопроизводители наконец-то оценили российский рынок и прямую выгоду от создания сборочных предприятий в нашей стране. Все названные проекты подразумевают создание сборочного производства с нуля, можно сказать, «в чистом поле», с годовым объемом, как правило, 50 тысяч штук. О более масштабном производстве принято говорить лишь как о возможной перспективе. Единственным исключением, где наш партнер решился на тесную кооперацию с действующим российским автозаводом, стал альянс корейской компании КИА и «ИжАвто».

ВТОРАЯ МОДЕЛЬ

Первые автомобили «Спектра» появились в цехах «ИжАвто» всего около года назад; в августе 2005-го здесь стартовало полноценное производство – со сваркой, окраской и сборкой. А уже по итогам первого квартала 2006 года ижевская «Спектра» стала самым продаваемым автомобилем марки КИА в России (на ее долю приходится более трети всех продаж известной компании у нас в стране). За пять первых месяцев этого года на «ИжАвто» собрали 8825 автомобилей, но спрос на них пока значительно превосходит возможности завода – большинство дилеров продают машины только под заказ, причем ждать приходится около месяца. Генеральный директор «ИжАвто» Михаил Добындо уверен, что завод сможет выпускать гораздо больше корейских автомобилей, чем запланированные к 2007 году 40 тысяч.

А пока главная новость этого лета – на конвейере в Ижевске вот-вот появится вторая корейская модель!

– Мы подписали соглашение о запуске в Ижевске «КИА-Рио», – рассказал М.Добындо. – Будем делать до 20 тысяч в год в двух исполнениях – седан и хэтчбек.

Корейцы долго присматривались к Ижевскому автозаводу и, пока не убедились в высоком качестве сварки, окраски и сборки «Спектры», договор о второй модели предлагать не спешили. Ижевцы за прошедший год сумели уверить недоверчивых партнеров – скоро в цеху появится еще одна линия сборки – для



Пока практически все комплектующие приходят в Ижевск из Кореи.



«Рио». Генеральный директор особо подчеркнул, что с этой моделью на заводе связаны большие планы, так как ее платформа, в отличие от «Спектры», только начинает свой путь – есть куда развиваться. К тому же предприятие способно увеличить долю своих комплектующих, поскольку многие годы само производило автомобили. Это касается и «Спектры». Темпы локализации применительно к ней, скорее всего, тоже будут опережать официально заявленные. Пока в машине из российского только шины, аккумулятор и эксплуатационные жидкости, но уже сегодня завод готов расширить ассортимент.

– Считается, что российские компоненты хуже качеством, чем сделанные на заводах в той же Турции. Категорически с этим не согласен! – горячится генеральный директор. – Когда говорят, что мы не в состоянии выпускать качественную продукцию, то это полная ерунда! Надо купить современную технологию, а квалифицированные кадры у нас есть. Проблема пока в маленьких объемах, ведь никто в мире не возьмется строить завод комплектующих, если объем производства ниже ста тысяч комплектов в год. А еще лучше – триста тысяч, как на заводе КИА в Словакии. Если вспомнить, что в соседней Чехии строится такой же завод «Хёндэ», то получается 600 тысяч корейских авто в этой части Восточной Европы. Вот при таком количестве производители компонентов с удовольствием начнут создавать свои производства! Это – очень выгодный бизнес...

У нас в стране, посетовал М. Добындо, как всегда действуют... вопреки логике. Например, разрешают ввозить все компоненты практически беспошлинно. Кому в таком случае выгодно заниматься их производством в России?

ТРОЕ В ОДНОЙ ЛОДКЕ

Сейчас в цеху работают три нитки конвейера. На одной собирают «Спектру», на второй – «четверку», на третьей – «каблучки» на ее базе. Все они встречаются в одном месте – в окрасочной камере ДУРР, чтобы потом снова разойтись по трем направлениям. Один старый конвейер пока простаивает – возможно, там в будущем наладят сборку еще одной модели АВТОВАЗа (такие планы есть, благо есть и люди, и база, и производственная школа). Кроме того, на заводе уже готова площадка под установку оборудования для сборки «Рио». О безвременно ушедших «Оде» и «Фабуле» на «ИжАвто» вспоминают, но как о прошлом, которое не вернуть. Есть свой двигатель – жив автомобиль. Нет двигателя – нет и автомобиля. Так было с «Москвичом», так стало и с «Одой», говорят на заводе. Впрочем, сожалеть по поводу кончины «народного» автомобиля в Ижевске не приходится. Выпуск из года в год сокращался: в прошлом собрали 2888 универсалов «Фабула» и 2983 хэтчбека «Ода», но и этого не сумели продать. Кстати, для тех, кто по-прежнему верит, что «народный» здесь задушили искусственно, в угоду корейскому партнеру, приведем факты: в Москве в автосалонах и поныне предлагают «оды» 2005 года за 4900 у.е. Но желающих что-то не слишком много... □

ДОРОГАЯ МОЯ СТОЛИЦА

Игорь Моржаретто

Продолжаем рассказ о структуре автопарков наиболее интересных и показательных (в этом смысле, естественно!) российских регионов. В прошлом номере речь шла об «автомобильной палитре» северной столицы, в этом, по традиции, отправимся в путешествие из Санкт-Петербурга в Москву.

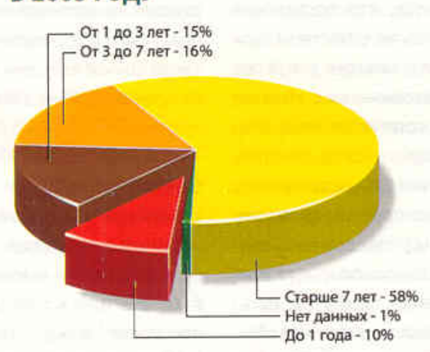
НАС – 3 МИЛЛИОНА!

Автопарк столицы начал бурно расти еще в 1994 году и с тех пор неудержимо набирает новые тысячи. Введенный тогда автомобильный код района регистрации «77» закончился за неполные четыре года, и уже в 1998-м его вынужденно дополнили кодом «99». Затем использовали «97» из так называемых резервных номеров, а когда всевозможные комбинации с ним исчерпали, новые столичные автомобили стали украшать кодом «177». Насколько хватит? Видимо, ненадолго, потому что в конце прошлого года, по словам начальника Главного управления внутренних дел Москвы Владимира Пронина, был зарегистрирован трехмиллионный автомобиль! Всего же на 1 января 2006 года в Москве на учете состояло 3 096 661 легковой автомобиль. Таким образом, за 2005 год парк вырос на 220,5 тыс. машин (+7,7%). Впечатляет, особенно в сравнении со среднероссийскими показателями (+ 5,6%), но только если забыть о сравнимых показателях за предыдущий год. В 2004-м рост столичного автопарка составил рекордные 18%!

Ничего странного здесь нет. В том году в полку новых прибыло 275 тыс. машин, а в 2005-м – 301,7 тыс. штук (+10,5% от всего парка). То есть темпы продаж увеличиваются, а темпы общего прироста машин хоть и растут, но куда медленнее. Из этого можно сделать только один вывод: ежегодно в столице заметно увеличиваются объемы утилизации старых автомобилей, хотя и не так, как того хотелось бы. По-прежнему пресловутые «запорожцы» на почетном пятом месте в рейтинге популярности марок: ЗАЗ занимает 3,5% всего автопарка и, похоже, позиции сдавать пока не собирается. Количество состоящих на учете «москвичей» пошло на убыль – за год на 5 тыс. Обидно, что придет время, когда и вовсе забудут, что была когда-то такая марка...

В целом в первой десятке марок-лидеров, можно сказать, без перемен. Лидирует АВТО-

ЛЕГКОВЫЕ АВТОМОБИЛИ, ЗАРЕГИСТРИРОВАННЫЕ В МОСКВЕ В 2005 ГОДУ



ЛЕГКОВЫЕ АВТОМОБИЛИ, СОСТОЯЩИЕ НА УЧЕТЕ В МОСКВЕ (НА 1 ЯНВАРЯ 2006 ГОДА)

Марка автомобиля	Кол-во, шт.	Марка автомобиля	Кол-во, шт.	Марка автомобиля	Кол-во, шт.	Марка автомобиля	Кол-во, шт.
ВАЗ	1 178 586	«Лексус»	14 612	GMC	886	«Сатурн»	86
ГАЗ	275 408	«Ситроен»	11 276	«Акура»	767	«Трабант»	65
«Москвич»	174 691	«Джип»	10 131	«Лянча»	746	«Тяндзин»	52
«Фольксваген»	115 737	ФИАТ	8328	«Мини»	608	«Виллис»	51
ЗАЗ	107 373	СААБ	8103	«Гео»	483	«Астон-Мартин»	47
«Тойота»	104 686	«Крайслер»	6616	«Бьюик»	459	«Ламборгини»	44
«Форд»	91 771	«Додж»	5604	«Протон»	427	«Олтсит»	44
«Мерседес»	89 186	«Ленд-Ровер»	5142	«Бентли»	416	«Юлон»	30
«Ниссан»	80 686	«Рейндж-Ровер»	3716	«Олдсмобил»	367	ФСО	28
«Мицубиси»	80 643	«Ровер»	3437	«Ныса»	366	«Метрокэб»	23
«Ауди»	71 220	РАФ	3036	«Дачия»	327	«Лотос»	22
БМВ	67 205	«Альфа-Ромео»	2485	«Авиа»	299	«Майбах»	21
«Опель»	66 007	«Порше»	2180	«Игл»	286	«Воксхолл»	20
«Хёндай»	65 148	«Инфинити»	2020	«Чери»	208	«Хорьх»	19
«Дэу»	57 182	ЛуАЗ	2014	«Тальбо»	202	«Интернейшнл»	14
ИЖ	41 498	«Ягуар»	1961	«Хаммер»	199	«Бедфорд»	12
«Рено»	39 820	«Исудзу»	1847	«Смарт»	192	«Вандерер»	12
«Вольво»	36 501	«Саньён»	1836	«Баркас»	183	«Марути»	12
«Шкода»	33 139	«Линкольн»	1758	«Вартбург»	149	«Бертоне»	9
«Хонда»	33 107	«Понтиак»	1684	«Азия»	144	«Юго»	7
УАЗ	32 261	СЕАТ	1618	«Остин-Ровер»	138	«Бугатти»	5
«Мазда»	31 554	«Кадиллак»	1415	АРО	132	«Мицуока»	3
КИА	29 727	«Плимут»	1267	«Роллс-Ройс»	129	«Адлер»	2
«Пежо»	26 678	«Грейт-Уолл»	1056	«Феррари»	126	«Махиндра»	2
«Сузуки»	19 862	«Меркьюри»	1024	«Мазерати»	122	«Сунляо»	2
«Шевроле»	16 483	«Дайхатсу»	995	«Ксинкай»	121	«Испано»	1
«Субару»	15 163	«Донинвест»	961	MG	102	ИТОГО:	3 096 661

САМЫЕ ПОПУЛЯРНЫЕ ИНОМАРКИ В МОСКВЕ



ВАЗ – его модели занимают 38% столичного автопарка, но всего за год «сектор ВАЗа» сжался на 2,7% – очередной тревожный сигнал для крупнейшего нашего автопроизводителя. Сжался и «сектор ГАЗа», хотя и занимает пока Горьковский автозавод второе место. Первый среди «иностранцев» – «Фольксваген» – прочно (уже который год!) обосновался на 4-м месте, серьезно опередив общероссийского лидера среди иномарок – японскую «Тойоту» (в Москве она шестая). Но представители Страны восходящего солнца активно догоняют: всего за год общее количество «тойот» в Москве выросло сразу на 24% (+20 тыс.), в первой десятке появились «Ниссан» и «Мицубиси» (они занимают по 2,6% парка), вытеснив оттуда «немцев» – «Ауди» и «Опель». Sic transit Gloria mundi…

Автопарк столицы – один из самых интернациональных в России. Все вместе «иностранцы» занимают 45% его объема (если не считать «запорожцы», то ненамного меньше – 41,5%). Сравним: средняя цифра по стране пока лишь 21,5% (без доли ЗАЗ). Выходит, Москва действительно становится городом-космополитом. В самой дорогой столице мира (недавно она получила этот сомнительный титул) активно увеличивается парк дорогих лимузинов – в первую очередь «мерседесов» (+5,6 тыс.) и БМВ (+2,6 тыс.). Почти вдвое выросло число роскошных «бентли» (с 229 штук до 416, хотя и некорректно считать произведения искусства на колесах в «штуках»). Больше стало «феррари» (было 82, стало 126), «мазерати» (83 и 122), «ламборгини» (32 и 44)… Скоро уже с натяжкой можно будет называть эти автомобили эксклюзивными – столько их развелось на столичных дорогах!

Главное же, конечно, в другом: москвичи стали одними из основных в стране потребителями доступных иномарок, и доля представленных в столице компаний – производителей не слишком дорогих, но надежных автомобилей постоянно растет. Скажем, на целых 6,5 тысячи вырос парк марки «Шевроле»; понятно, что в первую очередь – не за счет огромных вседорожников «Тахо», а «народных» легковушек подразделения GM-DAT («Шевроле-Авео» и «Лацетти») и полноприводных «нив».

Какие же марки выбирают москвичи, собираясь в салон за новым автомобилем? Впереди – АВТОВАЗ, «Хёндай», «Форд», ГАЗ и «Мицубиси», но не менее показательно сравнить свежие данные с прошлогодними. Лидер хоть и не изменился – АВТОВАЗ, но по сравнению с 2004-м столичные жители купили новых «лад» на 14,1 тыс. меньше; а ГАЗ со второй строчки в рейтинге популярности новых авто опустился на четвертую. Причины охлаждения москвичей к изделиям отечественного автопрома понятны: растут доходы автовладельцев, есть возможность выбрать более качественный и комфортный автомобиль. И еще: цены на «лады» и «волги» уже практически сравнялись с ценами на недорогие иномарки. Так что не стоит удивляться «непатриотизму» москвичей. Зато рванули вверх продажи у «Форда» (на 6,5 тыс. новых машин больше, чем в 2004-м), «Хёндай» (+8 тыс.), «Мицубиси» (+4,7 тыс.), «Ниссана» (+3,2 тыс.), «Мазды» (+5,7 тыс.)!

За год несколько изменилась первая десятка моделей-лидеров среди «иностранцев». Постепенно сдают позиции «немцы»: на два пункта опустились БМВ 5-й серии и «Фольксваген-Гольф», а БМВ 3-й серии, «Опель-Вектра» и «Ауди-80» и вовсе в конце второй десятки. И это свидетельство того, что парк постепенно молодеет и место моделей-ветеранов (они, как правило, попали в Россию уже далеко не в юном возрасте) занимают «молодые». Ныне к ним в первой десятке – прибавление: «Мицубиси-Лансер», «Тойота-Королла» и «Хёндай-Акцент».

Всего за год число новых автомобилей (до трех лет) увеличилось с 17 до 25%! И это, наверное, самый отрадный показатель. В среднем по России он куда ниже (точные данные мы получим чуть позже).

В следующих номерах мы продолжим рассказ об автопарках регионов России. Полностью же все эти материалы планируется опубликовать осенью в сборнике «Россия за рулем – 2006». □

КОНЦЕРНЫ СПЕШАТ. МОЖНО И ОПОЗДАТЬ...

Игорь Моржаретто. Фото автора



В прошлом номере журнал уже информировал о том, что недавно подписаны два контракта о строительстве в России заводов крупнейших автомобильных компаний – «Фольксвагена» и «Дженерал моторс». Как и было обещано, сообщаем некоторые подробности этих «контрактов века» и рассказываем об их продолжении.

НА БЕРЕГАХ ОКИ

...Губернатор Калужской области Анатолий Артамонов не скрывал своей радости: новый завод будет построен в его регионе! Конкурентов (а их было немало) одолели в непростой борьбе, предложив перспективному инвестору наиболее выгодные условия. Кроме налоговых льгот в местный бюджет, областные власти взялись обеспечить инфраструктуру проекта – подвести к площадке дорогу, электричество, воду, связь и т.д.

Место для строительства завода было предоставлено в перспективном районе: рядом расположен аэропорт «Грабцево», проходят автомобильная трасса на Москву и железная дорога. В отличие от других претендентов, «калужские» добровольно пошли на такие расходы – немаленькие в масштабах области. Там считают, что они окупятся сторицей. Уже в сентябре немцы на конкурсной основе начнут набор работников на новый завод. Только на основное производство планируется привлечь около 3,5 тысячи. Общий объем инвестиций (а это строительство и завода и структур, связанных с ним) – 370 млн. евро. Мощность – 115 тысяч автомобилей в год.

Первой моделью, которая уже во второй половине будущего года сойдет с конвейера калужского завода «Фольксваген», станет «Шкода-Октавия». Собрана она будет по технологии SKD (крупноузловая сборка), в полном же объеме (сварка, окраска, сборка) производство будет запущено в начале 2009 года. К этому времени «созреет» и вторая модель, о которой руководители концерна пока говорят лишь в общих чертах. Видимо, речь пойдет о седане на платформе «Поло», разработанном специально для России и третьих стран. Предполагается, его стоимость в рознице не должна превышать 10 тыс. евро. Что ж, такую модель уже сделал для развивающихся стран концерн «Рено», и второй год «Логан» бьет все рекорды продаж в России и Восточной Европе. Немцы решили не отставать от французов...

НА БЕРЕГАХ НЕВЫ

Правительство Санкт-Петербурга приложило немало усилий, чтобы в город пришли крупные автоконцерны. И они пришли! В июне статус стратегического инвестора города (он предоставляет значительные налоговые льготы) получила американская корпорация «Дженерал моторс». По соглашению инвестиции компании в строительство завода составят здесь не менее 115 млн. долларов, при этом GM в течение нескольких лет может не платить налог на имущество, а налог на при[быль] быть сокращен ему на 4% – до 20%.

Новый завод должен быть введен в конце 2008 года с производительностью на первом этапе – 25 тыс. автомобилей в год. Но уже сейчас на одном из арендованных предприятий в Санкт-Петербурге начнет работать крупноузловое сборочное производство, где еще в этом году соберут 4 тыс. вседорожников «Шевроле-Каптива». Временное производство просуществует до пуска «большого» завода в Шушарах. Не исключено, что здесь и дальше продолжат сборку «паркетников», но основным продуктом нового предприятия станет опять же таинственная «вторая модель». «Джи-эмовцы» пока именуют ее «автомобилем нового поколения класса С». Вице-президент «Джи-Эм» Карл-Питер Форстер отметил, что это будет «автомобиль, созданный специально для российского рынка, отвечающий его запросам в плане дизайна и уровня безопасности».

По некоторым сведениям, для россиян готовят седан на базе современной «Астры» и продавать тоже будут под европейской маркой концерна – «Опель». Естественно, цены не называют. Предполагается, что держать их на невысоком уровне помогут российские поставщики комплектующих. Их завод намерен искать. Но даже собранный по технологии SKD вседорожник «Каптива» может оказаться весьма интересным предложением: в Европе его цена начинается от 22 тыс. евро. Значи[т]



Первый камень в фундамент нового завода «Джи-Эм» в поселке Шушары заложили губернатор Санкт-Петербурга В.Матвиенко и глава американской корпорации Р.Вагонер.

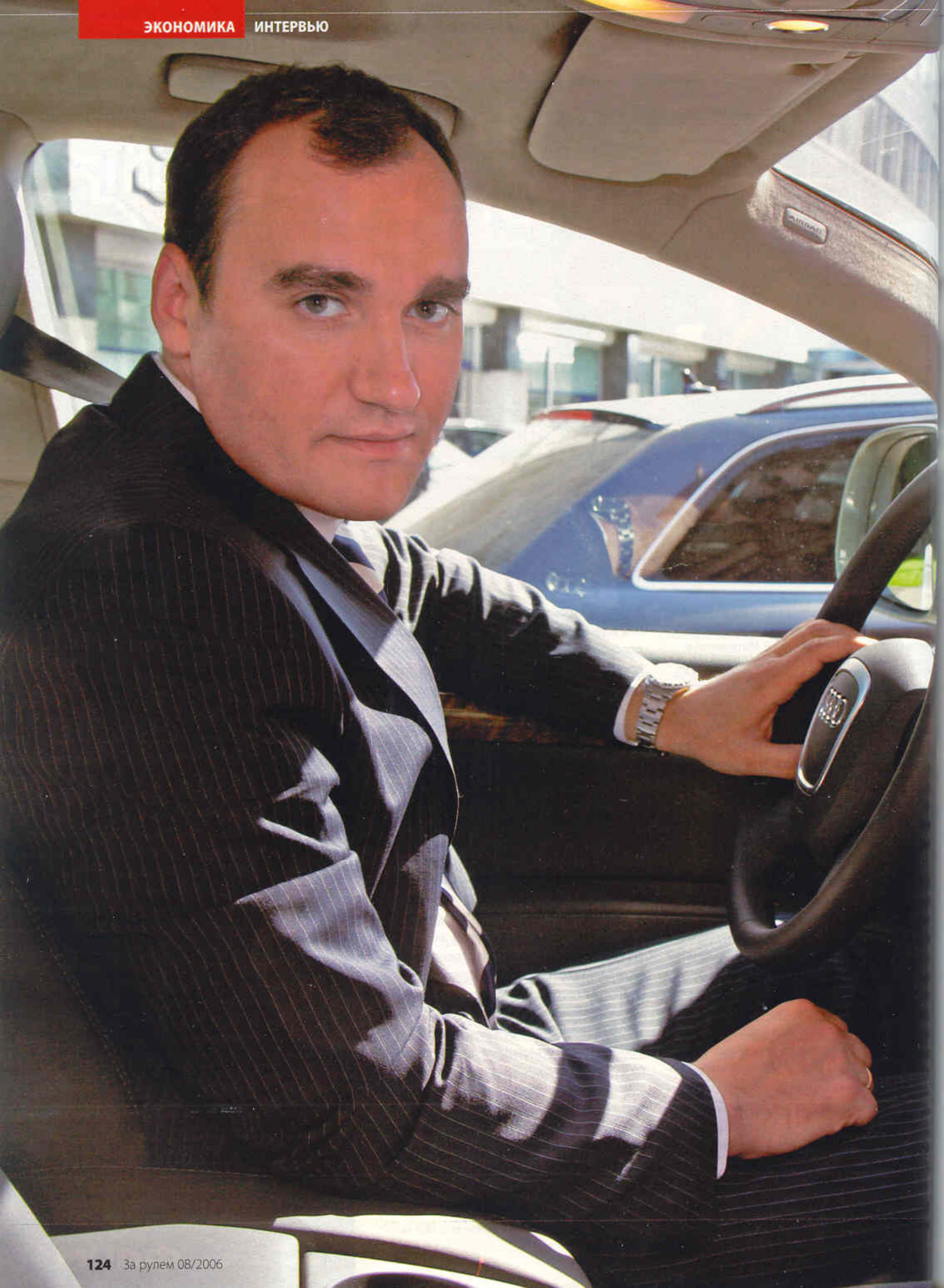
для собранного у нас вполне реально столько же, только в долларах…

«Дженерал моторс», похоже, не собирается отказываться и от остальных своих проектов в России. В Тольятти будут по-прежнему собирать «Шевроле-Нива», в Калининграде – автомобили GM-DAT («Шевроле-Авео», «Лацетти», «Рецци», «Эванда»), а также премиум-класса («Кадиллак», вседорожники «Хаммер» и «Шевроле»). Словом, процесс набирает обороты. Ведь и конкуренты не стоят на месте.

Сравнительно недавно о строительстве завода в Санкт-Петербурге подписал инвестиционное соглашение глава компании «Ниссан» Карлос Гон (мы впервые сообщали об этом в июньском номере). На вопросы, какие модели планируется выпускать, он только сказал: «У нас есть два года до запуска завода, чтобы определиться с модельным рядом, но, думаю, это будет сделано в ближайшее время». Скорее всего, в Санкт-Петербурге станут производить седаны, коммерческие автомобили, возможно, и вседорожники. Предполагаемый выпуск пока – до 50 тысяч автомобилей в год исключительно для российского рынка.

Это еще не все! Канадская компания «Магна», один из крупнейших в мире производителей автокомплектующих, заявила, что собирается строить завод под Санкт-Петербургом и уже обратилась к городским властям с просьбой предоставить земельный участок в промзоне Шушары, где начинается строительство заводов «Тойота» и «Дженерал моторс». Речь идет о производстве в России пластиковых деталей для салонов автомобилей, элементов кузова, а затем и коробок передач; объем инвестиций в проект – 50 млн. долларов. Свою продукцию «Магна» намерена поставлять на российские сборочные предприятия зарубежных автомобильных компаний.

…Когда три года назад в России открывали два первых завода по совместному с иностранными компаниями выпуску легковых автомобилей («Форд» во Всеволожске и «Джи-Эм–АВТОВАЗ» в Тольятти), на торжественные церемонии никто из представителей федеральных властей не приехал. Самым «высоким гостем» из Москвы оказался тогдашний замминистра промышленности С.Митин. Видимо, в столице оба эти события посчитали тогда не стоящими внимания. Прошло всего три года, и как много изменилось в отношении к инвестициям в российскую промышленность! Только в июне президент России трижды встречался с руководителями ведущих иностранных автоконцернов, а министр экономразвития Греф сообщил, что к концу года будет подписано еще три–пять инвестиционных соглашений. Теперь сомнений нет – будет.



ОСКАР АХМЕДОВ:
МЕНЬШЕ ДУМАТЬ О РУССКОЙ СПЕЦИФИКЕ!

Он один из немногих топ-менеджеров автомобильных представительств с российским гражданством. Он восемь лет руководил здесь маркой «Ауди» и увеличил продажи в сто раз. Он с 1 июля возглавил компанию-импортер «Фольксваген Груп Рус». Мы беседуем с Оскаром Ахмедовым на третий день после назначения на новую должность.

О КОНЦЕРНЕ

– Новое назначение – это заметный шаг вверх или, скорее, «вбок»?

– Конечно, вверх, потому что подразумевает ответственность за весь бизнес «Фольксвагена» в России – в том, что связано с дистрибуцией (распространением товара – *А.Ч.*) и продажами. У концерна существуют две дочерние компании в России: импортер «Фольксваген Груп Рус», генеральным директором которого я назначен, и недавно образованная «Фольксваген Рус». Это независимая производственная компания, созданная для наладки и пуска производства в Калуге. Мы, безусловно, взаимодействуем. Как импортеру нам нужно планировать инфраструктуру практически заново, подготовить дилерскую сеть к новым объемам: мощность будущего автосборочного производства – 115 тыс. машин в год.

– При подготовке проекта завода учитывалось мнение российского представительства?

– Безусловно. Первый импульс дают подразделения импортера, отвечающие за конкретные марки, в данном случае – «Фольксваген» и «Шкода». Вообще, марки, которые входят в концерн, ведут абсолютно самостоятельный бизнес и полностью отвечают как за стратегию, так и тактику своего продвижения на российском рынке. Кроме того, у импортера есть отделы, которые обеспечивают жизнедеятельность компании. Это финансовые услуги, бухгалтерия, контроль, логистика, правовая поддержка, технические вопросы, единые для всех марок – сертификация, например. Импортер – это административная надстройка, поставщик услуг для всех марок.

– А если представить себе такую ситуацию: поссорились две марки на российском рынке, «Шкода» и «Фольксваген». Вы будете разрешать конфликт, как представитель концерна?

– Конечно, на практике такая ситуация невозможна. Если ее теоретически предположить – то да, я буду в этом участвовать. Тут надо понимать структуру всего концерна. Ведь административная надстройка существует и в штаб-квартире в Германии. И если говорить о модельной политике, то функция собственно концерна – недопущение прямой конкуренции между марками и потери прибыли. Одна из наших первоочередных задач – воспроизвести здесь идеальную структуру концерна, с таким же взаимодействием составляющих частей, как в Германии.

ОБ АВТОМОБИЛЕ

– Внутри концерна существует иерархия машин, распределение – кто на чем должен ездить?

– Руководитель марки – ее полномочный представитель и должен использовать соответствующий автомобиль. Раньше, будучи главой Audi of Russia, я ездил на A8, потом получил в распоряжение «Ауди-Q7» из маркетингового парка – мне очень понравилось, хотя ощущения несколько необычные, ведь у «Ауди» это первый внедорожник.

– А сейчас, на новой должности, у вас тоже есть некий выбор? Не придется пересесть на «Фольксваген»?

– Я уже выбрал «Ауди-S8». Второй машиной будет «Туарег». Мне очень нравится этот автомобиль… просто раньше не мог в этом признаться.

– Это несомненный плюс новой должности? Можно спокойно признаться в любви и к «Фольксвагену», и к «Шкоде»?

– Могу сказать, что первым автомобилем моей жены была «Шкода-Фабия», замечательная машина.

– Ваше обычное место в автомобиле?

– За рулем. Очень люблю сам водить. Но в будни пользуюсь услугами водителя, чтобы освободить время.

– Пристегиваетесь?

– Да, всегда.

ОБ «АУДИ»

– Вам не жалко было покидать пост главы Audi of Russia?



Оскар АХМЕДОВ

Родился в 1968 году в Санкт-Петербурге. Учился в Государственном морском университете, получил высшее образование на факультете экономики Государственного политехнического университета в Ганновере. В 1998 году пришел в компанию «Ауди», в отдел продаж по странам Восточной Европы. В том же году назначен руководителем марки «Ауди» в российском представительстве концерна «Фольксваген», с 2001-го возглавлял представительство «Ауди», с 2003-го – вновь созданное подразделение Audi of Russia компании «Фольксваген Груп Рус». С 1 июля 2006 года назначен генеральным директором «Фольксваген Груп Рус».



«В российском подразделении «Ауди» мы начали с продажи сотни машин в 1998 году, а в 2006-м надеемся реализовать десять тысяч автомобилей».

– Жалко! Восемь лет я был руководителем марки… Хотя в 98-м руководить особо было нечем – начинали с нуля. Я пришел в Ингольштадт сразу после университета, и для меня все, чему я научился в профессиональном плане, связано с «Ауди».

– Ваше главное достижение на посту главы российского подразделения «Ауди»?

– Удалось создать команду, в которой каждый досконально знает свое направление. Это лучшие люди на рынке! Считаю, что качества руководителя вообще измеряются умением создать команду. Кстати, именно этим я хотел бы когда-нибудь подытожить работу на нынешнем посту.

– Вы откроете своему преемнику какой-нибудь секрет российского рынка?

– Хорошо знаю г-на Браунера, а он хорошо знает российский рынок. Думаю, очень правильно, что сейчас меняется руководитель. За несколько лет, как говорится, глаз уже замыливается. Не хочу давать советы, чтобы г-н Браунер не начал делать вещи, которые делал я. Как раз преимущество нового руководителя в том, что он видит все по-новому, дает новый импульс развитию марки.

– Вы себя считаете успешным руководителем?

– Откровенно – да.

О РОССИЙСКОЙ СПЕЦИФИКЕ

– Вы один из немногих руководителей иностранных представительств с «неиностранной» фамилией и российским гражданством. Это помогает?

– В концерне работают люди самых разных национальностей. Я никогда не ощущал какого-то особого к себе отношения. Я уверен, что это абсолютно логично – ключевые позиции в американских, немецких, британских компаниях в России будут занимать наши граждане. Потому что это общемировая практика. В Англии – британцы, во Франции – французы. А у нас почему нет? В подразделении Audi of Russia сегодня 33 сотрудника – все россияне. От этого мы не стали работать хуже!

– То есть иностранный менеджер – явление временное?

– Менеджер должен понимать бизнес-процессы и традиции компании, а получить эти знания проще всего в штаб-квартире, чтобы быть проводником ее культуры. Особенно когда компания строится.

– А как же российская специфика?

– Знаете, я бы не сказал, что у России какая-то своя специфика. Даже если она есть, надо как можно меньше о ней думать. Не нужно изобретать велосипед! Есть опыт наших коллег, полученный в свое время на разных рынках. Может, просто изучить инструменты, которыми там пользовались, и понять, какой из них здесь и сейчас можно применить? Мы, когда начинали, часто слышали: «Нет, это в России не будет работать, здесь все по-другому». А что по-другому? Все наши особые условия повторяют те или иные стадии развития того же американского или немецкого рынка.

Но самое главное – нужно смотреть в российское будущее на пять, на десять лет вперед – чтобы увидеть, когда достигнем уровня нынешней Германии или Франции…

Интервью подготовил Антон Чуйкин
Фото: Александр Батыр[у]

КАК И В ПРОШЛОМ НОМЕРЕ, В ЭТОЙ ПОДБОРКЕ СОБРАНЫ СООБЩЕНИЯ О СОБЫТИЯХ В ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ЖИЗНИ МИРОВОГО АВТОПРОМА.

«ДЖЕНЕРАЛ МОТОРС»

заложил первый камень в фундамент будущего завода в Шушарах, где уже в нынешнем году планируют начать крупноузловую сборку «Шевроле-Каптива». Полная мощность предприятия – 25 000 авто в год; штат – всего 700 человек. А вот «Шевроле-Авео» концерн планирует собирать в Польше, создав СП с украинским предприятием «УкрАвто», которому принадлежит контрольный пакет варшавского завода FSO мощностью 300 000 автомобилей в год. Видимо, эти известия спровоцировали рабочих западноевропейских предприятий концерна на забастовки. Встали предприятия «Опель» в Лиссабоне и СААБ в Тролльхеттане, завод коробок передач в Гётеборге и моторный в Зёдертэле. Рабочие опасаются, что «восточные альтернативы» могут выбросить их на улицу.



«ПОРШЕ» уже не удовлетворен 21,2% своей доли в капитале «Фольксвагена» и собирается прикупить еще 3,9%. Казалось бы, скромный шаг, но, перевалив за планку в 25%, «Порше» приобретает так называемый блокирующий пакет, иными словами – право вето на решения руководства концерна. Интересно, что в конце прошлого года глава «Порше» Венделин Видекинг не моргнув глазом заявлял прессе, что «приобретение блокирующего пакета «Фольксвагена» не является нашей целью».

«ДАЙХАТСУ» выбирает между заводом «РосЛада» в Сызрани и новой площадкой под Санкт-Петербургом, чтобы начать сборку своих моделей. Впрочем, Россия – лишь одна из кандидатур на место для нового предприятия, которое должно выпускать автомобили на весь европейский рынок, и шансы у нее не слишком высоки – маленькие машинки здесь не очень-то популярны. В то же время не следует забывать, что «Дайхатсу» фактически принадлежит «Тойоте», а та, как известно, уже обосновалась в Питере. Тем временем группа СОК – владелец завода в Сызрани – можно сказать, решила вопрос о сборке в Ижевске нового «КИА-Рио».

«РЕНО» ведет переговоры с руководством АВТОВАЗа на предмет производства в Тольятти автомобилей на базе «Логана». На этой платформе предлагают создать целых восемь моделей, из которых половина могла бы носить имя «Лада». Мощность нового СП планируется в пределах 450 000 машин в год, но камень преткновения – блокирующий пакет. Французы ставят главным условием сделки обладание им, а это возможно лишь с одобрения «на самом верху». Впрочем, Карлос Гон уже встречался с нашим президентом…

«МЕРСЕДЕС-БЕНЦ», по утверждению главы концерна «Даймлер-Крайслер» Дитера Цетше, в ближайшее время должен стать самым прибыльным изготовителем автомобилей премиум-класса. «Суперпроизводителю – суперприбыль», – сказал Цетше в интервью журналу Capital. Во всяком случае, в будущем году он рассчитывает на солидные 7% прибыли. «Мы маршируем очень быстро и в правильном направлении», – заявил он, подчеркнув, что проблемы с качеством успешно решены. Более того, даже убыточный «Смарт» должен закончить 2007 год с плюсом. Кстати, совсем скоро появится и обновленный двухместный «Фо Ту».



ГАЗу понравился «шопинг» на рынке зарубежных автопредприятий, и теперь он ведет переговоры с английской компанией LDV о приобретении либо лицензии, либо всего завода, выпускающего коммерческие фургоны «Максус». Эти машины полной массой 2,8; 3,2 и 3,5 т были разработаны совместно с корейской «Дэу» – их производят с 2005 года. Как ожидается, «максусы» не сменят, а дополнят «газели» и, возможно, послужат для последней донорами дизельных моторов мощностью от 95 до 120 л. с.



ДЕФИЦИТ БЮДЖЕТА

Николай Мордовцев. Фото: Александр Кульнев





Потеснить КамАЗ и МАЗ на их территории – сделать тягач для работы в России первой задумала «Скания». Другие фирмы год-два присматривались к успеху шведов, а потом кинулись вдогонку. Цена бюджетного тягача по западным меркам смехотворная – 50–60 тыс. евро плюс 10 тыс. НДС и 3–4 тыс. растаможка. Итого набегает 70–75 тысяч. Интересно, а что за эти деньги смогут предложить наши автозаводы?

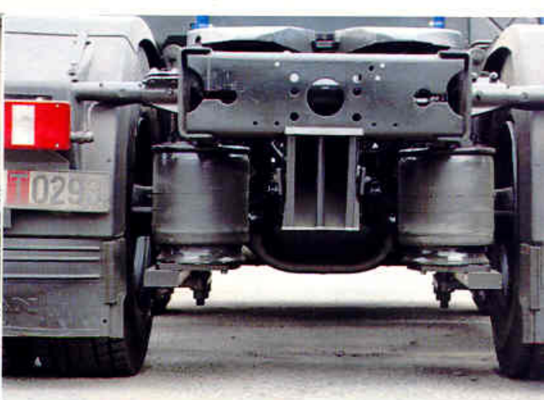
Хотя МАЗ-MAN и отгорожен забором от Минского автозавода, отношения между ними теснее, чем просто соседские. Делятся технологиями, конструкторскими разработками, налаженными связями. Не мудрено, что обе машины оказались с одинаковым силовым агрегатом – турбодизель MAN D2866 Евро III в 410 л. с. и 16-ступенчатая коробка ZF. Если для МАЗ-MAN-543268 других вариантов нет, то МАЗ-5440 был рожден с ярославским мотором ЯМЗ-7511 мощностью 400 л. с. и девятиступенчатой коробкой. Таких «суперМАЗов» в 2005 году продали почти полторы тысячи, а с немецким дизелем в прошлом году заказали в 10 раз меньше.

Для дальнобоя МАЗ наладил выпуск разных ведущих мостов. Один модернизированный с пятисателлитными ступичными редукторами, более широкими тормозными колодками и барабанами. Другой совсем новый, гипоидный (значит – экономичный), с блокировкой дифференциала и с дисковыми тормозами. Пневмоаппаратура на обоих импортная, ABS и ASR, как и положено, – в штате.

Сегодня кабина МАЗ-5440 лучшая из отечественных и легко выдерживает конкуренцию с «бюджетниками». В первую очередь из-за размера: длина – 2150 мм, ширина – 2460 мм, внутренняя высота – 1850 мм, тоннель двигателя возвышается над полом всего на 190 мм. Четырехточечная пневмоподвеска, добротная панель приборов, два спальника, жидкостная автономка-по-



Дизель D2866 мощнее, чем у конкурентов-бюджетников, и давно прописан под кабиной МАЗа. Такой же стоит на чистопородных MAN, сделанных для России (ЗР, 2006, № 2).



У обеих машин пневмоподвеска, но отечественные пневмобаллоны много дешевле импортных, а ходят ничуть не меньше.

«Алюминиевость» приборов MAN, созданных в начале 90-х, осветляет кабину и успокаивает глаза.

Черный – цвет стиля, но не до такой же степени… Оба руля пришли из той эпохи, когда в ступицу еще не прятали подушки, но в руках баранки лежат отменно и приборы не загорожены.

Панель приборов MAN F2000 по нынешним западным меркам старая, однако выглядит современнее новой мазовской.

При сопоставимых размерах кабины МАЗ проигрывает иномаркам в качестве отделки, но зато предложит редкие опции.

догреватель, импортные сиденья – все это бросается в глаза при первом знакомстве. Улучшилось качество окраски – теперь на немецкой линии, а в этом году еще собираются ввести катафорезное грунтование. Пол, двери, боковины у этой кабины – из оцинкованной стали. Крылья, низ дверей, детали облицовки выклеены из стеклопластика.

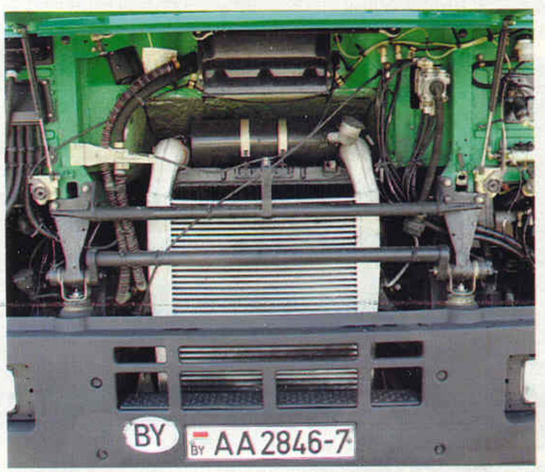
Однако подсчитаем. С установкой немецких дизеля и КП цена МАЗ-5440 выросла с 30 300 евро до 42 000. Для самых привередливых заказчиков можно добавить электростеклоподъемники, люк в крыше, еще одну, теперь уже сухую, автономку, кондиционер и холодильник. Цена вырастет еще на пару тысяч. И последний довесок – кофеварка за сотню… Гарантия на такой МАЗ – год или 100 тысяч километров, притом клиент может принять участие в приемке машины заводским ОТК.

За МАЗ-MAN в базовой комплектации просят 52 500 евро без НДС. Немало, хотя он собран, по большому счету, на мазовских мостах и раме, но все же велика в цене доля «чистокровной» немецкой кабины от MAN F2000. Она с низкой крышей, однако две спальные полки с почти ортопедическими матрасами помещаются. Ее длина – 2135 мм, ширина – 2400 мм, внутренняя высота – 1600 мм. Кому нужен простор, за высокую – 2080 мм – кабину «Коммандер» придется добавить 5700 евро. Причем у нее четырехточечная пневмоподвеска вместо пружинной и улучшенная отделка интерьера. Сомневаться в немецком качестве не приходится: кабины сварены из оцинковки, многие панели пластмассовые, а краска не шелушится и на пятнадцатилетнем «секонд-хэнде» серии F. Одно плохо – по нашим меркам дороговаты запчасти на кабину. К примеру, ресурс двигателя предсказуем – служить будет долго, а снести бампер, переднюю панель, фары, стекло можно в одну секунду. Ремонт будет стоить хороших денег.

Немецкие фары светят ярче наших, но в три раза дороже.



Найдя другое место поворотнику, на «суперМАЗ» можно было бы поставить еще пару таких фар или скомпоновать их вертикально, как на «Рено-Магнум».



У МАЗа современная подвеска кабины – пневматическая четырехточечная с гидрозамками. Разве что электронасоса подъемника нет, как, впрочем, и на «бюджетниках».

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	МАЗ-5440-069	МАЗ-MAN 543268
Общие данные		
Снаряженная масса, кг	7700	7250
Полная масса автопоезда, кг	до 44 000	до 44 000
Нагрузка на ССУ, кг	11 500	11 200
Максим. скорость (с ограничителем), км/ч	90	90
Двигатель		
ТД, Р6, 12,0 л, 301 кВт/410 л. с. при 1900 об/мин, 1850 Н·м при 900–1400 об/мин		
Трансмиссия		
М16, главная передача – двойная со ступичными планетарными редукторами, с блокировкой дифференциала		
Ходовая часть		
Подвеска спереди – зависимая рессорная, сзади – пневматическая; тормоза – барабанные или дисковые с пневмоприводом и ABS; шины 315/70R22,5		

Д
в

Одним из больных мест у первых МАЗ-MAN была рама. Несколько таких тягачей довелось увидеть в Якутии – жуткое зрелище. Не столько от самих трещин, змеящихся по лонжеронам, сколько от кустарных ремонтных накладок. Ныне «лестницы» выпускают в трех вариантах; они отличаются длиной упрочняющих вставок, усилителями и формой кронштейнов. За самую надежную в исполнении HD придется доплатить 232 евро – почти даром! Для сравнения: импортные дополнительные галогенные фары стоят 107, а пластиковый солнцезащитный козырек на кабину – 113 евро.

Еще одна новость – на двухосниках намерены отказаться от двухбаллонной пневмоподвески в пользу мазовской на четырех пневмоподушках. Это тоже уменьшит нагрузку на раму.

По цене и богатству предлагаемых опций МАЗ-MAN легко опережает соседа, хотя и здесь у них много общего. В базовой комплектации: темпомат (так на MAN называют круиз-контроль), подогреваемые топливный фильтр и водоотделитель «Сепар-2000», импортные колесные диски и шины. За остальное придется доплачивать. Спойлер на крышу, окрашенный в цвет кабины, стоит 577 евро, воздушная автономка «Эберспехер» – еще 750 у. е. Странно, но находятся покупатели, которым дополнительный отопитель не нужен, а ведь это не предмет роскоши, в отличие от централизованной смазки «Линкольн» за 1800 евро. У нас за такие деньги, конечно же, предпочтут ползать со шприцем, но мотор-то гонять на стоянках – себе дороже. Наверняка тягач без автономки заказывают для работы на коротком плече: известно ведь, что самая теплая постель – домашняя.

Для наиболее тяжелых условий эксплуатации и дальних рейсов предлагают этакий российский пакет опций. Жидкостная автономка за 1100 евро в лютые морозы еще и разогреет двигатель. За большой, 700-литровый топливный бак придется доплатить 200, за батарею емкостью 225 А·ч – 50, за передний мост с дисковыми тормозами – 1100, импортные амортизаторы встанут в 130 и еще 600 за рулевой механизм ZF, кондиционер обойдется в 1100 евро. Холодильник и автомагнитола потребуют еще 410 у. е., однако скрасят суровый быт в поездке. Под высокую фуру за 650 евро смонтируют низкое седло Jost высотой 1150 или 1050 мм, а уменьшить габаритную высоту помогут низкопрофильные (60%) шины.

Последний штрих – запирающаяся на ключ крышка топливного бака за 16 евро. Сумма легко перевалила за 67 тысяч, причем без НДС. Что приобрести, чем поступиться – решает покупатель, жестких рамок нет. Гарантийный пробег – 200 тыс. км или два года. □



Для обоих «зубров» баки делают по одним лекалам, а большой объем в России по-прежнему в почете.

БУДУЩЕЕ - ЗА СРЕДНЕТОННАЖНИКАМИ

Взгляд аналитика

Анализируя макроэкономику России, мы видим, что рост реальных доходов населения и объема розничной торговли опережают рост ВВП и промышленного производства. Еще более высокими темпами растет спрос на коммерческие автомобили, обслуживающие сектор розничной торговли. Изменяется и структура этого спроса.

Во-первых, стали редкостью (доживают свое) чадные и тарахтящие «ЗИЛки» и «ГАЗоны», которых, казалось, чрезмерно много. Нужна современная экономичная и экологичная замена.

Во-вторых, розничная торговля вновь резко меняет направление развития. Если в начале 90-х процветали ларечники, то уже в 2004 г. из общего оборота 5,6 трлн. руб. рынки имели только 22%, а доли гипермаркетов, крупных торговых сетей быстро растут. «Газели», стадами хлынувшие в обслуживание сверхмелкого опта, на наших глазах заменяются среднетоннажными развозниками типа «Coca-cola» и 40-тонными фурами, теснящимися у пандусов гипермаркетов.

В-третьих, кардинально изменились структура и свойства перевозимых товаров: раньше преобладали продовольственные товары и «ширпотреб», а сейчас, с ростом доходов населения, все большую долю занимает бытовая электроника, мебель и другие дорогостоящие товары большого объема. Кроме того, произошла «революция» в упаковке: пластик вместо стеклотары, для защиты электроники - картон и пенопласт, вес единицы объема груза снижается. Произошла унификация типоразмеров тары: для перевозки мелких грузов повсеместно используются европалеты, что определяет как размеры кузовов, фургонов, так и технологию погрузочно-разгрузочных работ. Требования к вместительности растут, а плотность грузов снижается - для многих товаров «Газель» мала, а 40-тонная фура чересчур тяжела. Необходим вместительный и при этом маневренный, заменяющий пятерку «Газелей» развозник с экономичным двигателем.

Российский автопром отреагировал на эти грандиозные изменения скромно: «ЗиЛ» делает «Бычок» (пол-



ная масса 11 т, г/п 6-7 т), «ГАЗ» запустил «Валдай» (полная масса до 7,4 т, г/п до 4 т), а. Да еще МАЗ в небольших объемах выпускает 4370 (полная масса 10 т, г/п 4,6-4,8 т).

Вакуум немедленно начал заполняться импортными, в основном подержанными мало- и среднетоннажниками: WV, DAF, ISUZU, IVECO, MAN, MERCEDES-BENZ, RENAULT, MITSUBISHI, DAEWOO и другими, а сейчас пошли еще и китайские: FAW, Dong Feng, индийские TATA... Все эти производители, как правило, имеют линейку коммерческих грузовиков полной массой от 3,5 до 15 т в различном исполнении (бортовой, фургон, тягач) с несколькими вариантами силовых агрегатов, кабин, колесных баз и с многочисленными опциями.

Даже для промышленности выпускаемая в настоящее время отечественным автопромом гамма грузовиков стала недостаточной. Например, анализ грузопотоков в собственной технологической цепочке ОАО «КАМАЗ» показывает, что наши классические, не говоря уж о тяжелых, грузовики «избыточны». Средняя партия груза - 10-12 тонн, это вдвое-втрое меньше грузоподъемности автопоезда: полная загрузка для них набирается 1-2 раза в смену, поэтому они или простаивают, или идут полупустыми во избежание простоя производства. Удивительно, но эти изменения происходят не только в России: отчеты аналитиков стран с развитой экономикой радикально изменились за последние 2-3 года - от мрачных прогнозов в отношении «среднетоннажников» к признанию этого сектора вторым по величине рынком новых автомобилей.



Логистика, увязывающая цепочки поставщиков, стала инструментом конкурентной борьбы. По данным АСМАП, применение логистических технологий способно обеспечить сокращение уровня складских запасов сырья и готовой продукции на 30-50%, ускорение процесса транспортирования в 1,5-2 раза, улучшение использования производственных мощностей фирм - производителей продукции на 20-50%. Доставка грузов по системе «точно в срок», уменьшение размера перевозимых партий уменьшают издержки (и увеличивают прибыль) на ощутимые величины. Ранее склады проектировались, исходя из норм запаса 15-45 дней, а сейчас на предприятиях развитых стран, как в гипермаркетах - складов нет. Запасы (на часы!) размещаются сразу в производстве - у станков и сборочных конвейеров.

Таким образом, для обеспечения современных потребностей экономики нужна гамма коммерческих грузовиков - как одиночных, так и способных работать с прицепами и полуприцепами, на мягкой подвеске, с экономичным двигателем. Важно, чтобы среди них были имеющие нагрузку на ось не выше 5-6 тонн, иначе будут проблемы с обеспечением перевозок в весеннюю распутицу, когда повсеместно закрывают дороги.

Учитывая, что нефть и вправду стала приближаться к исчерпанию, порождая постоянный рост цен на горючее, расход топлива выходит на первый план. Существовал любопытный перекос тарифов на перевозки, объясняющий популярность «Газели»: полуторка в прошлом году зарабатывала 10 рублей с километра пробега, 3-тонный Бычок - 11, а десититонный КАМАЗ - 14 рублей. На топливо при этом уходило у «Газели» 20% себестоимости, а у КАМАЗа - 35%. Однако на тонну груза КАМАЗ выигрывает почти вчетверо. Теперь, когда жизнь заставляет считать каждую копейку, идущую на топливо, нужна не могучая машина для сельских ухабов, а стройная - для трасс и городских дорог, способная довезти те же 10 тонн, но с расходом топлива 20-25 литров. У КАМАЗА такие результаты удалось получить в союзе со среднеразмерным дизелем Cummins.



Первый камазовский среднетоннажник - КАМАЗ-4308 с двигателем CUMMINS мощностью 125 кВт (167 л.с.), надежным однодисковым сцеплением и современной шестиступенчатой коробкой передач ZF с максимальной полной массой автомобиля 11,5 т сейчас пользуется повышенным спросом. Обладая солидным запасом мощности (в качестве тягача может буксировать прицеп полной массой 8 т), и в то же время маневренностью, он сочетает функции магистрального тягача и развозного автомобиля.

Сегодня на шасси КАМАЗ-4308 различными производителями выпускается более полутора десятков моделей спецтехники: эвакуаторы, автогидроподъемники, различная коммунальная техника и, конечно, промтоварные и изотермические фургоны, рефрижераторы и многое другое. Некоторые новые разработки можно будет увидеть на Московском международном автосалоне-2006.

Борис Морозов

АВТОБУС 26-ГО... КАЛИБРА

Юрий Нечетов. Фото автора



Несколько лет назад пригородные автобусы почти исчезли с улиц, вытесненные стаями маршруток. Сейчас они вновь возвращаются. Среди новинок – китайский «Дун Фэн 26/35К» (Dong Feng) – индексом обозначено количество мест для сидения и общее.

«Дун Фэн» сделан на шасси среднетоннажника «Исудзу». Достоинства такого решения – простота, надежность, взаимозаменяемость с узлами и агрегатами «донора». Однако есть и минусы. Один из них – высокий пол. Даже маленькие 16-дюймовые колесики не дали никакого выигрыша в сравнении с «пазиком» на больших 20-дюймовых колесах: те же 930 мм от пола до земли. Впрочем, салон высотой 1900 мм и шириной 2200 мм достаточно просторен, а кресла, хотя и узенькие, стоят с шагом 710–760 мм, так что колени в переднюю спинку не упираются.

Другой минус, обусловленный классической компоновкой, – переднюю часть салона занимает капот двигателя. Мотор шумный, даже толстый слой изоляции не способен заглушить тракторный рык турбодизеля «DFM-Камминс» объемом 3,9 л и мощностью 140 л.с. На низких оборотах он ленится, но потом оживает, взбодренный наддувом. Загрузив пассажиров, водителю придется интенсивно шуровать рычагом пятиступенчатой коробки: жаль, избирательность ее тросового привода оставляет желать лучшего. Да и схема переключения непривычна: первая – справа-сзади, а вторая и пятая – почему-то рядом впереди. Зато руль с усилителем легкий, а радиус поворота равен длине автобуса, всего 7,2 м. В русле современных требований мотор отвечает нормам Евро II, пневматические тормоза оснащены ABS.

В России «Дун Фэн 26/35К» стоит $35 тыс. Не сказать, что дешево – ближе к «корейцам» или более крупной павловской «Авроре», ведь обычный ПАЗ-3205 можно купить за $20 тыс.

Автобус предоставлен компанией «ИРИТО».



Водителю здесь достаточно удобно – наклон рулевой колонки можно изменять, есть две регулировки и у кресла. Жаль, среди приборов нет тахометра.



Шесть кресел правого борта развернуты боком – лицом по ходу их поместилось бы лишь три-четыре. На стойках, в том числе и внизу, для детей кнопки зуммера водителю.



И по классу, и по конструкции Dong Feng 26/35K – аналог отечественного «пазика». Однако «китаец» у́же на 220 мм и поставлен на колеса меньшего диаметра.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ
DONG FENG 26/35K

■ Общие данные

Размеры, мм:

длина	7200
ширина	2260
высота	2900
база	3800
колея спереди/сзади	1835/1612
Снаряженная масса, кг	4700
Полная масса, кг	7500
Количество мест: сидячих/общее	26/35
Максимальная скорость, км/ч	110

■ Двигатель: ТД, Р4, 3,9 л, 103 кВт/140 л. с. при 2800 об/мин, 502 Н·м при 1500–1700 об/мин, Евро II

■ Трансмиссия: заднеприводная, М5

■ Ходовая часть: подвеска спереди и сзади – зависимая рессорная; тормоза – пневматические барабанные; ABS; шины 8,25-16 (205/80R16)



ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ
VOLVO FM9 «РЕГИОН ПРОФИ»

■ Общие данные

Снаряженная масса, кг	7400
Полная масса автопоезда, кг	44 000
Нагрузка на ССУ, кг	13 000
Макс. скорость, км/ч (с ограничителем)	85

■ Двигатель: ТД, Р6, 9,4 л, 279 кВт/380 л. с. при 1900 об/мин, 1700 Н·м при 1200–1400 об/мин

■ Трансмиссия: М14, главная передача – одинарная гипоидная с блокировкой дифференциала

■ Ходовая часть: подвеска спереди – зависимая рессорная, сзади – пневматическая; тормоза – барабанные с пневмоприводом и ABS; шины 315/70R22,5

■ Цена: 110 800 евро (с НДС), ОСАГО, КАСКО (лизинг на 4 года и сервисный контракт)

КОД РЕГИОНА

Николай Мордовцев.
Фото: Александр Кульнев

«Старый друг лучше новых двух» – это не о грузовике дальнобойщика. Чаще в ходу другая присказка – про неотмываемого черного кобеля… В «пожилую» машину (не важно, отечественную или иномарку) сколько ни вкладывай сил, времени и денег – все без толку, былую надежность не вернешь. Срываются рейсы, теряются клиенты, падают доходы. Пора менять машину на новую. Да только какую выбрать?

В конце 2004 года московское представительство «Вольво тракс» продемонстрировало свой «бюджетник» «Регион» и разослало сообщение о его выпуске потенциальным покупателям. Естественно, тягачи предлагались российской сборки, из Зеленограда. В 2005 году планировали продать 200 «регионов», но перевыполнили – продали 262. Новый, 2006 год отметили выпуском «Региона» второго поколения, с приставкой «Профи».

Дальнобойщику кабина, что дом родной, поэтому у «Региона Профи» она самая большая из серии FM – лобастая «Глобтроттер». Внутренняя высота 193 см, тоннель над двигателем возвышается всего на 17 см – гнуть спину, как на первом «Регионе», не понадобится.





Когда-то шведский «Глобус» был пределом мечтаний дальнобойщика.



Дисплей теперь стал русскоязычным.

С начала 80-х «Глобус» весьма популярен у владельцев «Вольво» не только из-за объема, но и благодаря качеству отделки, продуманному интерьеру. «Бюджетник» для России – не исключение. Добротная обивка, рулевая колонка с широким диапазоном регулировок и фирменным пневмозажимом, удобное сиденье с пневмоподвеской и электроподогревом, сухая автономка, электростеклоподъемники – нет и намека на экономию за счет комфорта для водителя. Над ветровым стеклом трехстворчатый шкаф с двумя отделениями по 33 л и одним 96-литровым. Под спальником тоже место не пропадает: левый ящик для одежды и пожитков, выдвижной по центру – под продукты, правый с внешним доступом – под инструмент. Позаботились шведы о магнитоле и аудиоподготовке, причем управление ею продублировали на пульте у изголовья спальника.



Крышка головки и поддон D9A сделаны из пластмассы.

Там же клавиши внутреннего освещения и блок контроля автономки. Кстати, наверное, впервые салон оснастили датчиком задымления. Ведь, бывало, водитель угорал на стоянке при работающем двигателе или отопителе. У всех российских «вольво» теперь есть маленький газоанализатор – разбудит, если что.

Шведы первыми в Европе внедрили самые жесткие требования к пассивной безопасности грузовиков. Остальные были просто вынуждены к ним подтягиваться. Кабины «регионов» вполне соответствуют современным нормам, разве что подушек безопасности нет.

Удержать прежнюю цену при более дорогой кабине позволил мотор меньшего объема. Именно с D9A на рубеже тысячелетий начался новый модельный ряд двигателей «Вольво трак». Потом уже сделали флагманский D16C и новейший D13A. Несмотря на

разные объемы и мощность, очевиден единый подход к конструкции. У всех распредвал в головке, четыре клапана на цилиндр, турбонаддув с интеркулером, электронно-управляемые насос-форсунки и новинка – привод ГРМ и вспомогательных агрегатов от шестерни, расположенной перед маховиком. Очень удобно, если надо подключить редуктор или гидронасос для строительных модификаций.

Коль говорим о массе, отметим, что 9-литровый мотор при сопоставимых мощности и моменте легче 12-литрового почти на четверть тонны. Объем системы охлаждения сокращен на 8 литров, масла – в среднем на 10. Однако есть и недостаток – «меньший брат» чуть прожорливее D12: удельный расход – 198 г/кВт·ч против 189.

Наверное, воодушевленные ростом продаж, шведы теперь расщедрились на коробки передач. Вместо 9-ступенчатой предлагают 14-ступенчатую VT2214. (Основная 3-ступенчатая, впереди – делитель, сзади – планетарный демультипликатор. Итого 3x2x2=12 плюс две «черепахи».) Эти КП выпускают с 2001 года, и рассчитаны они на работу с более серьезными двигателями, чем 9-литровый: до 460 л.с. и 2200 Н·м. На «Регионе» они недогружены почти на четверть, поэтому ресурс, наверное, будет вечным. Управление легкое и четкое: основной коробкой – тросами, повышающим и понижающим редукторами – пневматикой от клавиш на рычаге. Особенность «вольвовской» трансмиссии – необслуживаемые карданы. Говорят, крестовин и шлицев хватает на весь срок службы автомобиля. Задний мост «Региона» – удачный синтез высокого КПД главной передачи и хорошей проходимости. Он гипоидный, с блокировкой дифференциала.

В дополнение к рабочим тормозам – электронно-управляемая заслонка на выпуске, согласованная с круиз-контролем. Шведы утверждают, что она одна на 85% уменьшает нагрузку на тормоза. Но, конечно, заслонка не так эффективна, как компрессионный моторный тормоз VEB, предлагаемый в виде опции. У 9-литрового мотора он поглощает около 264 кВт при 2400 об/мин.



Топливные баки у «Вольво» D-образные. Они вместительнее круглых, но проигрывают квадратным. Объем – от 160 до 810 л, для «Региона» оптимальным посчитали 690. Самосвальным автопоездам для питания гидравлики ставят 160-литровый резервуар.

«Вольво» представляет шасси «Региона» как не нуждающееся в обслуживании. Кардан не нужно смазывать, подшипники ступиц – регулировать, а масло и фильтры двигателя при благоприятных условиях эксплуатации ходят по 60 тыс. км. Понятно, что «бюджетник» будет нечастым гостем на СТО. Но если понадобится, его рады встретить на любой из 27 станций, от Калининграда до Владивостока. □

СОВЕРШЕННЫЙ ИНСТРУМЕНТ

Игорь Твердунов. Фото автора



ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ
MERCEDES-BENZ SPRINTER

Общие данные

Снаряженная масса, кг	1930–2600
Полная масса, кг	3000–5000
Объем кузова, м³	7–17
Макс. скорость, км/ч	135–162

Двигатель: ТД, Р4, 2148 см³, 55–110 кВт/88–150 л.с., 220–330 Н·м, Евро IV; ТД, V6, 2987 см³, 135 кВт/184 л.с., 400 Н·м, Евро IV; бензиновый, V6, 3498 см³, 190 кВт/258 л.с., 340 Н·м, Евро IV

Трансмиссия: заднеприводная, М6/А5

Ходовая часть: подвеска – рессорная: передняя – независимая на поперечной композитной рессоре; задняя – зависимая; тормоза – гидравлические дисковые; шины 205/75R16; 235/65R16; 195/75R16 (сдвоенные)

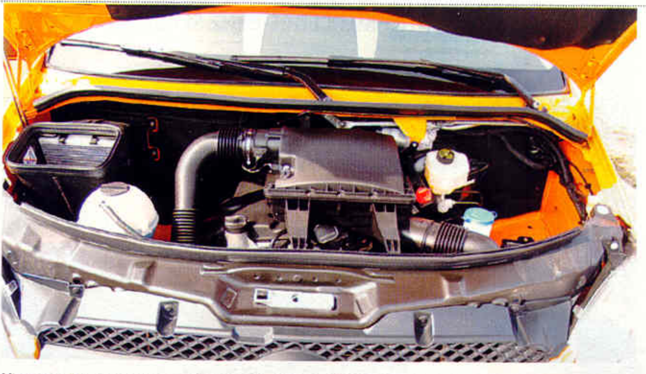
Когда-то давно родители возили меня, малолетнего, к теплому морю. Из всех курортных чудес больше всего запомнились тарахтящие грузовые мотороллеры и их усатые наездники. Я мечтал вырасти и тоже водить такую чудесную технику.

Много лет прошло, и мечта поработать на развозном грузовичке растворилась сама собой. Безвозвратно? Казалось, да, пока… Пока сидящий слева от меня, за рулем нового «Спринтера», коллега-радиожурналист не заявил: «А я бы на таком поработал!». Спустя полдня, сам опробовав новинку, я высказался в том же духе. Все-таки неспроста в любом деле ценится хороший инструмент: он не просто облегчает труд – он вызывает желание работать. Именно таков «Спринтер» – совершенное орудие труда водителя.

Новичку можно наговорить много добрых слов и навесить немало хвалебных эпитетов. Воспринимать их надо с поправкой на то, что речь идет не о легковой машине высокого класса, а о легком грузовике – пусть именитом, но работяге. Какие к черту грузовые мотороллеры! Меняются времена, меняются и понятия о рабочей машине. По удобству, безопасности, экологичности, надежности, оснащению, многообразию комплектаций сегодняшний «Спринтер» даст фору бизнес-седанам недавнего прошлого. Порой только высокая посадка да жесткая подвеска напоминают, что ты за рулем немаленького фургона или автобуса.

Судите сами: три варианта базы, четыре варианта длины, три варианта высоты крыши, полная масса от 3 до 5 тонн, объем кузова от 7 до 17 кубометров, фургоны, автобусы, бортовые машины, шасси для спецкузовов, несколько дизельных моторов и бензиновый двигатель, разные трансмиссии… Число возможных модификаций машины – около тысячи. А еще есть масса дополнительного оборудования. Всего не перечислишь, но некоторые моменты хочется отметить: на «Спринтер», например, можно заказать биксеноновые фары, противооткатную систему или систему, управляющую дверями без ключа. А электронная система стабилизации последнего поколения вообще занесена в стандартную комплектацию.

Два дизеля, рядная «четверка» и V6 с разными вариантами настройки перекрывают диапазон мощностей от 88 до 184 л. с. Все они в базо-



Четырехцилиндровый дизель в зависимости от настроек развивает от 88 до 150 л.с. Наиболее мощный мотор оснащен двухступенчатым турбонаддувом.

Отделка салона и удобство рабочего места – на уровне хорошего легкового автомобиля.





Малая погрузочная высота, широкие двери. Кинуть в кузов лишнюю тонну балласта – пара пустяков.

Длиннобазный грузовик с вместительной двухрядной кабиной – мечта «летучих» ремонтных бригад.





Безопасности легких коммерческих автомобилей в последнее время уделяется все больше внимания. Машины, которыми можно управлять с легковой категорией, обязательно проходят крэш-тесты.

Требуют разбить машину и европейские страховые компании. У них – свой интерес и свои требования: чтобы удар о препятствие со скорости 12 км/ч оставлял лишь минимальные повреждения и, главное, их ремонт не был бы сложным и дорогим. «Спринтер» преуспел на этом поприще, и значит, страховка на него не разорит владельца. Для машины, которая должна зарабатывать деньги, это очень важный показатель.

Еще один специфически грузовой аспект безопасности – крепление груза. Ведь если пара тонн чего-нибудь начнет летать по кузову... Чтобы такого не произошло, машину оборудовали крепкими петлями и специальными профилями, которые позволяют максимально надежно зафиксировать груз. Водителя фургона должна защитить прочная металлическая перегородка.

Конечно, «Спринтер» – автомобиль не дешевый. Платить приходится и за трехлучевую звезду, и за соответствующее марке качество. Но перевозчики платят, а эти люди умеют считать деньги и тратиться только на престиж не станут. Профессионалам – профессиональный инструмент.

...Недавно пришлось выезжать за город на общественном транспорте. К моему удивлению, вместо замученного старого рыдвана к остановке подкатил снежно-белый «Спринтер» предыдущего поколения. Вежливый водитель, чистый, уютный салон – довезли быстро и с комфортом. Возвращение в вонючем, пыльном, дребезжащем скотовозе показалось пыткой. Есть у человека такое свойство – быстро привыкать к хорошему.



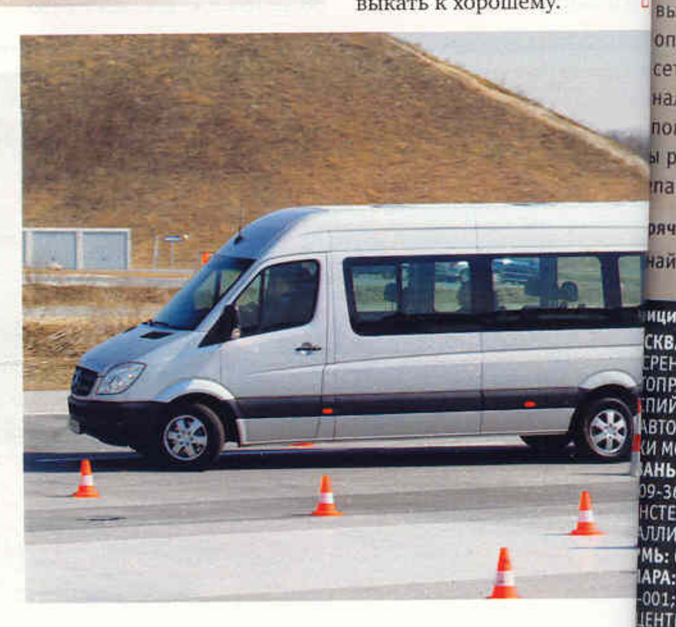
вой комплектации оснащаются сажевым фильтром и выполняют нормы Евро IV. Конек дизельных моторов – экономичность. Для тех, кто желает мотор погорячее, – трехлитровая бензиновая «шестерка» мощностью 258 «лошадей».

К бензиновому мотору прилагается пятиступенчатая автоматическая коробка передач. Для дизелей такая – опция; в стандарте с ними работает шестиступенчатая «механика».

Современные развозные автомобили по динамическим качествам подтянулись к легковушкам. Выросли и требования к их безопасности. Регулируемые подголовники, преднатяжители ремней, водительская подушка безопасности – это стандартное оснащение «Спринтера». В дополнение можно заказать фронтальную подушку для пассажира и боковые шторки для защиты головы и грудной клетки.

Под колесами этого фургона мокрое и скользкое покрытие. Перед машиной – стена воды, которую нужно объехать. Поможет в этом электронная система стабилизации.

Маневрировать между конусами на таком длинном автобусе проще, чем кажется поначалу.

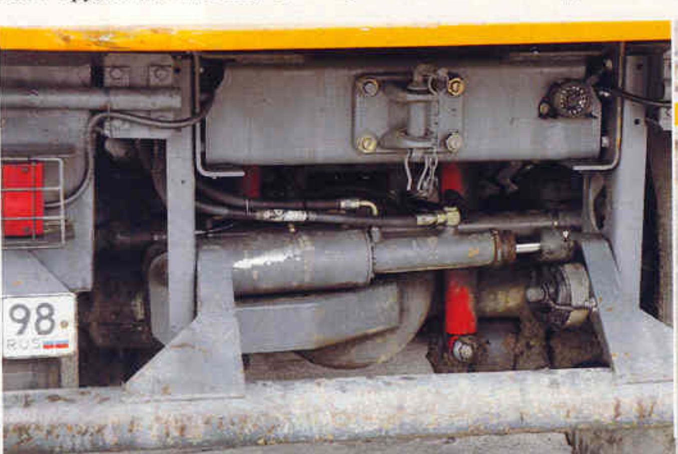


НОВЕЙШАЯ ИСТОРИЯ

Андрей Сидоров.
Фото:
Александр Кульнев

О самосвалах «Глорос» мы рассказывали в ЗР, 2005, № 5.

Машины традиционной компоновки зарекомендовали себя с лучшей стороны – надежны, эффективны, экономичны. Портфель заказов на них потихоньку растет, но аппетит к заказчику приходит во время еды. Тридцать тонн грузоподъемности, конечно, хорошо, а 40 было бы лучше! Спрос, как водится, определил предложение. Одним наращиванием бортов и без того огромного кузова здесь уже не обойтись – нагрузка на мосты и шины вплотную подобралась к расчетному пределу. Поэтому было решено снабдить машину пятой осью. Место для нее присмотрели посередине, между задней тележкой и передними управляемыми мостами. Но дело осложнялось тем, что, во-первых, этому самосвалу предстояло трудиться в непролазной грязи или на каменистых дорогах карьеров, а во-вторых, даже на асфальте при полной нагрузке три неуправляемых моста с базами 1350 и 1850 мм – слишком много. С ними приемлемый радиус разворота выходил за пределы разумного. Иначе значительная часть мощности двигателя расходовалась бы на поперечную деформацию шин, их быстрый износ и бесполезный расход топлива. К тому же тащить за собой столь упрямый



Колеса заднего моста управляются гидроцилиндром.


Из пяти мостов четыре управляемые, средний – подъемный.

«хвост» – значит заведомо снизить проходимость. Но жертвовать такими фигурами – верный способ проиграть партию. И выход сумели найти! Дополнительную, пятую ось (по счету она стала третьей) сделали управляемой и подъемной – прием, известный по магистральным тягачам, здесь пришелся как нельзя кстати.

Однако этого было недостаточно – возросшая нагрузка все еще «ломала» в поворотах шины задней тележки. Поэтому сделали управляемым и пятый (бывший четвертый) мост. Теперь все встало на свои места: колеса идут без бокового скольжения, третья ось, хоть и не ведущая, катится без проскальзывания, а радиус поворота сократился до приемлемых 11,7 м. Причем без потери проходимости.

Но оставалась еще одна проблема. Карьерные дороги можно назвать таковыми лишь формально – поверхность довольно волнистая. И если двухмостовый (или трех-, с балансирной подвеской) самовал всегда находит с ней полный контакт, то «Глорос» со своими пятью запросто мог оказаться в затруднительном положении. Разумеется, допустить этого не могли, но рессорная подвеска получалась громоздкой и тяжелой. Выручила пневматика: первые два моста и подвесная ось получили по паре пневмобаллонов, еще пара досталась задней тележке. Кроме того, особо нагруженные четвертый и пятый мосты – с балансирной балкой.

Под капотом дизель Deutz BF6M, но по заказу установят Cummins ISM420 30.

Попутно добыли еще одного «зайца» – благодаря пневматике, обладающей к тому же великолепной прогрессивной характеристикой, удалось существенно снизить толчки и вибрации, передаваемые от дороги на раму самосвала.

Годовые эксплуатационные испытания новой машины подходят к концу – результаты их вполне обнадеживают. Близкие по характеристикам импортные «Жинаф» и «Терберг» стоят от 250 до 500 тыс. евро, наша же – около 200. Машины такого класса с конвейера, конечно, не гонят – на 2006 год запланировано всего 60 штук. Каждую собирают под конкретного клиента. И несмотря на то что клиент, как правило, весьма зажиточный, деньги он считать умеет. □

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ
GLOROS A7803D

Общие данные

Грузоподъемность, кг ..37 200 (42 700*)
Полная масса, кг 54 000 (64 000*)
Объем кузова, м³ 25,3
Макс. скорость, км/ч 100

Двигатель: ТД, V6, 24 клапана, 11,9 л, 300 кВт/408 л. с. при 1900 об/мин, 1960 Н·м при 1200–1300 об/мин

Трансмиссия: колесная формула 10x8, М16; раздаточная коробка – двухступенчатая, с постоянно включенным передним приводом

Ходовая часть: подвеска – зависимая пневматическая, тормоза – пневматические двухконтурные; шины передние 445/75R22,5, задние 12.00R24

*При ограничении скорости 60 км/ч.



Особых изысков нет, но рабочее место водителя удобно и функционально.



«ПЕТРОВИЧ»

Николай Мордовцев.
Фото: Константин Якубов

Быть может, кто и зовет его, как товарищ Сухов молодого красноармейца, но мне кажется, правильнее будет по отчеству, как заведено на Руси. Ведь это один из самых уважаемых грузовиков Америки – «Питербилт-387», редкий пока у нас.

В отличие от бескапотников и американских траков в стиле «вестерн», «Петрович» не толкает перед собой стену воздуха. Он ее пронзает – в силуэте кабины преобладает клиновидность. Конечно, воздух зацепится за огромные зеркала, противосолнечный козырек, поручни. Чтобы ослабить вихри, в ближайшем будущем эти детали наверняка заменят видеокамера, стекла-хамелеоны и выдвижные, с электрогидравлическим приводом ступени для водителя. Отметим, что «Питер» выпускают с 2000 года, но и по сей день он не утратил внешней привлекательности, и конкурировать с ним могут только не менее именитые соотечественники. «Носатый» грузовик не вымер в Америке и Австралии, как в тесной Европе, – его ценят за высочайшую безопасность водителя и редкий уровень комфорта. Обратная сторона досто-


Матрас более чем метровой ширины, а шкаф способен вместить солидную видеосистему.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

PETERBILT 387 6x4

Общие данные

Снаряженная масса, кг....7000

Полная масса автопоезда, кг до 46 000

Нагрузка на ССУ, кг....18 130

Макс. скорость с ограничителем, км/ч....120

Двигатель: ТД, Р6, 12,0 л, 309 кВт/420 л. с. при 1400–1800 об/мин, 2000 Н·м при 1100–1600 об/мин

Трансмиссия: М12, главная передача – одинарная гипоидная с блокировкой межосевого дифференциала

Ходовая часть: подвеска спереди – зависимая рессорная, сзади – пневматическая; тормоза – барабанные с пневмоприводом и ABS; шины: впереди – 275/80R22,5, сзади – 445/50R22,5

инств – неповоротливость, с которой приходится мириться. Но приверженцы траков есть и в Западной Европе, – там они работают с короткими полуприцепами, поступаясь заработками ради стиля.

Заокеанский драйвер уважает моторы мощностью от 500 л. с., хотя знает, что за удовольствие приходится доплачивать.

На этом «Питербилте» стоит «Катерпиллер-С12» – 12-литровый турбодизель с интеркулером. В зависимости от настройки он развивает мощность 335 – 500 л. с. Залог надежности дизеля – в его конструкции: стальной коленвал, мокрые гильзы, составные поршни – с кованым из жаропрочной стали днищем и алюминиевой юбкой, очень жесткая головка блока с четырьмя клапанами на цилиндр и особая прокладка головки. Ее не требуется подтягивать в эксплуатации. Привод вспомогательных агрегатов – шестернями. Поликлиновой ремень нужен только вентилятору, компрессору, кондиционеру и генератору.

Американцы – известные приверженцы своих автомобилей и вместе с тем консерваторы. Привод сцепления – только механический, усилитель не ставят даже на флагманских моделях, таких, как этот «Питербилт-387». А выжим у него все-таки жесткий. Тем, кто так и не освоил искусства двойного выжима и перегазовки, предлагают электронно-управляемые механические коробки или классические ГМП. На «капотниках» рычаг КП установлен непосредственно на механизме переключения. Надежно, хотя шума в кабине чуть больше. Европейская мода на 16-ступенчатые коробки (в основном ZF) до Нового Света пока не дошла. Здесь обходятся 10–12 передачами – благо и дизель с огромным крутящим моментом.

Подвеска у «американцев» архаична, как ковбойские сапоги. Передние рессоры хоть и параболические, но непременно на резьбовых пальцах. Кроме них регулярного шприцевания требуют рулевые тяги, шкворни и разжимные кулаки барабанных тормозных механизмов. Каждый ведущий мост подвешен индивидуально, без традиционного балансира. Обычно это двухбаллонная пневмоподвеска с двумя полурессорами, продольными реактивными и поперечной штангами, но уже на сайлент-блоках. У 387-го она дополнена упругими С-образными серьгами. Говорят, именно благодаря им у «Петровича» очень мягкий ход. □

Редакция благодарит компанию «ГУДВИЛ ХОЛДИНГ» за помощь в подготовке материала.


Есть только одна проблема – выбрать что бы поесть.

На панели 16 циферблатов и 21 переключатель – в ином самолете бывает меньше.


С-образная упругая серьга, а одинарные сверхширокие шины появились в Америке еще в середине 90-х. И хотя они действительно легче двух обычных, наверное, все дело в том, что американцам до смерти надоели футорки.



ЭПОХА ВОЗРОЖДЕНИЯ

Николай Мордовцев. Фото: Александр Кульнев

У единственного в России производителя большегрузных магистральных грузовиков – КамАЗа, похоже, объявился серьезный конкурент. «РусПромАвто» или, как теперь его называют, «Группа ГАЗ» намеревается наращивать выпуск машин новой для нее дорожной гаммы (ЗР, 2005, № 8). Их будет выпускать «УралАЗ». На прошлогоднем Московском автосалоне представили «Урал-6464». Его можно было бы расценивать как очередной прототип, эксперимент с доставшейся миассцам в начале 90-х кабиной от «ИВЕКО Турбо-Стар». Однако уже в ноябре началась серийная сборка бескапотных самосвалов 6х4, а после Нового года РПА купил лицензию у «Рено-Транс» на производство двигателей dCi11. Похоже, «УралАЗ» выбирается из старой советской колеи и новый капотник может стать его флагманом.

Если бы эту разработку «УралАЗа» увидели итальянцы, скинувшие русским за ненадобностью старую кабину! Из всех вариантов ее нынешнего применения этот самый удачный. По сравнению с бескапотниками – нет и в помине шахты моторного отсека. По всей площади - ровный пол, а потолок – под два метра. Сидений (конечно же, с подлокотниками!) только два и между ними легко пройти к спальнику. Подвеска кабины не самая современная, она двухточечная, спереди на сайлент-блоках, сзади на пружинах с амортизаторами. Однако не трясет даже на пустой «голове». Кроме более комфорт-

ной кабины, еще одно неоспоримое достоинство капотника – безопасность при столкновении. О грустном не хочется, но при ударе у бескапотника иной раз сорвет с рамы весь «скворечник» или прижмет ноги. Здесь же, чтобы получить шанс, достаточно элементарных ремней безопасности.

Традиция наших прототипов, тем более спешно строящихся, – низкое качество отделки кабины, где преобладает зловонный стеклопластик. Этот красный «Урал» – исключение: панель приборов уже выглядит вполне прилично. Она из трех частей: верхняя накладка с решетками воздуховодов, средняя – под комбинацию приборов и разные кнопки, нижняя – с консолью, на которой есть даже два подстаканника. Пластик «газелевского» качества вполне достаточен для грузовика. Портит впечатление лишь обивка дверей, дешевый ковролин на полу и то, что удачные шкафчики над ветровым стеклом оказались муляжами. Но чего требовать от машины, сделанной в единственном экземпляре?

Экстерьер – что-то среднее между «американцами» и «Сканией» серии Т. Однако тягач получился очень высоким – от земли до седла 1300 мм! Конечно, «УралАЗ» тяжело расстается с вездеходным прошлым, но гренадерскому росту есть объяснение. Машина обута в высокие ярославские шины, стоит на самосвальной задней тележке с мощными рессорами, а под седлом проставка в 130 мм. С такой конструкцией впору таскать прицепы-тяжеловозы по зимникам наших северов. Магистралям же нужны гипоидные мосты и пневмоподвеска – здесь без импорта не обойтись.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ
«УРАЛ-6464» 6х4

Общие данные

Снаряженная масса, кг 9350
Полная масса автопоезда, кг .... до 72 000
Нагрузка на ССУ, кг 15 000
Макс. скорость, км/ч 100

Двигатель: (ЯМЗ-7511) ТД, V8, 14,86 л, 294 кВт/400 л. с. при 1900 об/мин, 1715 Н·м при 1100–1300 об/мин (Renault dCi11) ТД, Р6, 11,1 л, 229–303 кВт/311– 412 л. с. при 1900–2000 об/мин, 1210–1870 Н·м при 1000–1700 об/мин

Трансмиссия: М9, главная передача – двойная, коническая с планетарными ступичными редукторами, с блокировкой межосевого дифференциала

Ходовая часть: подвеска – зависимая рессорная; тормоза – барабанные с пневмоприводом и ABS, шины 315/80R22,5

У «американцев» кабина на одну ступеньку ниже...



Испытательного полигона в Миассе нет, да он, наверное, и не нужен. Тот, кто хоть раз переваливал через Урал, наверняка запомнил местные тягуны – Уреньга, Европа-Азия, Сим… Подъемы вроде небольшие – 2–5%, но затяжные, до 10 километров. Одолеть их зимой с одним ведущим мостом и без цепей на колесах – редкая удача, а на спусках круглый год стоит вонь от горелых тормозных колодок. Потому колесная формула будущего флагмана – 6х4, с блокировками дифференциалов и обязательно многоступенчатые современные коробки, эффективные моторные или трансмиссионные замедлители. И очень нужны мощные надежные моторы.

Приобретая у «Рено» лицензию на 11-литровую рядную «шестерку», ярославцы не ставят крест на своих V-образных двигателях. Нынешний V6 ЯМЗ-7601 при равном объеме тяжелее «гастарбайтера» всего на 50–60 кг, а увеличить мощность с 300 до 400 сил помогли бы унифицированные раздельные 4-клапанные головки. «Озеленить» же выхлоп до уровня Евро III помогут электронно-управляемые мини-ТНВД «Бош». Такие моторы с импортной топливной аппаратурой ярославцы уже три года возят по разным выставкам.

Так чем же осчастливили нас французы? В первую очередь – брендом, хотя нынешние модели «Рено» – «Премиум», «Керакс» и «Магнум» ориентированы на моторы «Вольво». Французской фирмой владеют шведы и ради сокращения издержек собираются переходить на единый, более современный силовой агрегат.

Все же приобретенный дизель нельзя назвать архаичным, хотя он и ведет свою родословную от известного мотора MIDR 06.23.56. На конвейере dCi 11 стоит с 2000 года, диапазон мощности 313–412 л. с., нормы токсичности Евро III. Французы одолели и Евро IV, но запустить в серию не успели. Особенности конструкции: четыре клапана на цилиндр, составные поршни (стальное днище с бобышками и алюминиевая юбка), мокрые гильзы. Блок прочный и жесткий благодаря еще и крышкам коренных подшипников, выполненным единой отливкой, а также литому поддону. Топливная система с общей рампой – «коммон рейл», электронно-управляемый турбокомпрессор. Ресурс при благоприятных условиях – около 2 млн. км. Сцепление – одно- и двухдисковое с гидроприводом, коробки передач – ZF 16S151 и 16S221.

Компрессионного моторного тормоза нет, но заслонка на выхлопе «поглощает» 220 кВт при 2100 об/мин. Возможен отбор мощности для привода гидронасосов и т. п. – значит, этот мотор мы увидим и на больших самосвалах и бетоносмесителях.



«Рено тракс» обещает техническую поддержку нового производства и обучение ярославских специалистов. Им передадут технологии, автоматизированные линии, систему контроля качества. Сборку из SKD-комплектов планируют начать в 2007 году, через год – освоить изготовление блока цилиндров, головки, шатунов и других деталей. Однако и французы сами не делали моторы до последней гайки. Топливную аппаратуру, поршни, кольца и турбокомпрессоры, электронику придется закупать у других фирм.

Объемы производства – около 20 тысяч дизелей в год, а в очередь за ними, помимо «УралАЗа», готовы встать заводы из Минска, Кременчуга и автобусники. □



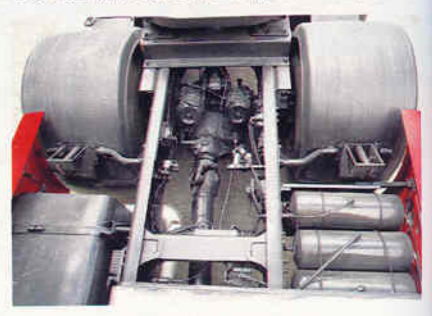
Без моторного тоннеля кабина внутри кажется огромной.



В полке над ветровым стеклом ящики пока не открываются, но телевизор настоящий.



Головки на двигателях ЯМЗ разделили давно, осталось сделать их 4-клапанными. А пока наши 400 «лошадей» на 300 кг «жирнее» импортных.



Мосты с колесными редукторами больше годятся для самосвалов.



Между рамой и седлом от «Йост» – проставка 130 мм.

ПОЛТОРА ПИШЕМ, ДВА В УМЕ

Юрий Нечетов. Фото автора



А что, строительный рынок – вполне симпатичный фон для фотосъемки небольшого грузовичка…

– Слушай, дарагой, цэмэнт отвезешь?

– Сколько?

– Двэ тысячи!

– Не смогу, слишком много.

– Много?!! А сколько ты хочешь?

Тьфу, ты… Я ему про килограммы, а он мне про рубли.

Впрочем, две тонны грузовику FAW 1041 вполне по плечу, это как раз его номинальная грузоподъемность на родине в Китае – в другом индексе автомобиля, FAW 2, как раз зашифрована грузоподъемность. В России же полная масса ограничена 3,5 т – мягче требования сертификации, меньше ограничений в городах, да и водителей с категорией «В» найти легче. Так что при снаряженной массе 2180 кг и паре человек в кабине для груза остается всего 1250 кг. Между тем благодаря бескапотной компоновке с коротенькой кабиной длина кузова составляет немалые 3,6 м.

А вот шириной «китаец» не превосходит легковушку –



Все три борта откидываются, погрузочная высота платформы 1000 мм. Воздухозаборник двигателя в достаточно чистой зоне – вверху на задней стенке кабины.

Кабина не должна откинуться вперед ни случайно, ни при аварии. Для ее подъема служат три ручки – собственно замок и два дополнительных запора.



Под кабиной расположен простой и надежный четырехцилиндровый турбодизель – 3,2 л/90 л.с. с интеркулером.



ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

FAW 1041

Общие данные

Размеры, мм:

длина	5253
ширина	1809
высота	2151
база	2850
колея спереди/сзади	1414/1390
Снаряженная масса, кг	2180
Полная масса, кг	3500
Максимальная скорость, км/ч	110
Расход топлива в смешанном цикле, л/100 км	12

Двигатель: ТД, Р4, 3,2 л, 66 кВт/90 л. с. при 3400 об/мин, 210 Н·м при1900–2100 об/мин, Евро II

Трансмиссия: заднеприводная, М5

Ходовая часть: подвеска спереди и сзади – зависимая рессорная, рулевое управление – червячное с гидроусилителем; тормоза – гидравлические барабанные; шины 6,50-16 (165/75R16)

Цена: от $11 840.

в потоке машин, на тесных улицах, во дворах магазинов и на складах это явное преимущество, к которому прибавляется отличная маневренность. Недостаток же один – в узковатой кабине третий явно лишний, его можно взять только ненадолго.

Внутри заметны огрехи изготовления – неровные зазоры, разномастный пластик с заусенцами, щели в дверях, хлипкие ручки, торчащие головки саморезов, дышащий в руках, как резиновый, бублик руля. Зато на панели «деревопластик», а на руле кожа (!) – вспомнилась поговорка «без порток, но в шляпе»… Впрочем, для рабочего автомобиля красота не столь актуальна, важнее надежность и удобство в эксплуатации – первое прояснит время, а вот второе можно оценить уже сейчас.

Низкий уровень остекления обеспечивает отличный обзор, из оборудования – лишь гидроусилитель руля да простенькая магнитола. Рулевая колонка в широких пределах регулируется по углу наклона, пара регулировок есть у кресла – их диапазоны вполне достаточны, водитель ростом 180 см выберет средние. В машине изрядно трясет, бескапотная компоновка в сочетании с жесткими грузовыми рессорами заставляет «шепотом» перебираться через выбоины. Просвет под прочной балкой переднего моста 160 мм – снег ей нипочем, а пеньки в городе не растут.

Турбодизель объемом 3,2 литра – весьма шумный, особенно на скоростях за 80 км/ч, но и резвый. На низких оборотах есть небольшая турбояма, зато потом все его 90 «лошадей» дружно налегают на постромки. Короткие передаточные числа трансмиссии (порожняя машина легко трогается со II передачи) и сравнительно узкий рабочий диапазон мотора заставляют интенсивно работать рычагом пятиступенчатой коробки передач. Коротенький рычажок прямо под рукой, но четкостью работы похвастать не может, с непривычки иную передачу ищешь несколько секунд. Не-



Регулировки наклона руля и пара стандартных на кресле позволяют выбрать удобную посадку. А вот вместо «деревопластика» сюда бы тахометр.



Хитроумной формы бачок омывателя расположен на лючке отопителя – значит, жидкость в нем не замерзнет в самый сильный мороз.



Рифленая подножка удобна, но окошки для вентиляции внутренней полости двери на зиму лучше закрыть – от дверной панели в бок водителю ощутимо дует.

обычно глушится двигатель – он работает, даже если вытащить ключ из замка, а для отключения топливоподачи есть специальная монетка под панелью. Жаль, отсутствует ручной регулятор оборотов – он нужен, чтобы зимой на стоянке поддерживать тепло в кабине: ведь на холостом ходу дизель почти не греется, в отличие от бензинового мотора.

Вообще, к зиме машину придется готовить: ликвидировать щели под уплотнителями дверей, а внутрь ставить утеплитель, чтобы не дуло из-под ручек, укутывать топливные фильтр и отстойник. Да и аккумулятор, открытый всем невзгодам, хорошо бы прикрыть. Рукастый хозяин наверняка приспособит какую-нибудь «пищалку» на указатель поворотов – блеклые пиктограммы днем не видны, а щелканье реле тонет в рыке мотора.

«Ну, а теперь о цене», как говорят продавцы в электричках. Тестовый FAW 1041 с бортовой платформой стоит $11 840, на гидроусилителе руля можно сэкономить шесть сотен, а за тент доплатить еще $360. Грузовик с отечественным фургоном объемом 12,5 м^3 обойдется около $12 600, изотермический фургон дороже на три сотни. Гарантия на грузовики Первого Автозавода составляет два года или 60 тыс. км, периодичность обслуживания в России пока установлена всего 5 тыс. км. □

Автомобиль предоставлен компанией «КОМТРАНСАВТО».

ИМПЛАНТАЦИЯ!



В отделении гоночных технологий «Крайслера» имплантировали 6,1-литровую «восьмерку» HEMI мощностью 420 л. с. с крутящим моментом 569 Н·м (!) под капот «Гранд Чероки». Такой «Джип» разгоняется до первой сотни за 5,0 с и притормаживает лишь за гранью 244 км/ч! Модернизация затронула и систему полного привода: на шоссе она передает 90–95% тяги на задний мост, но при необходимости может тут же перебросить все 100% вперед. «Низколетящий монстр» с индексом SRT-8 снабжен также гоночными тормозами «Брембо», специальными пружинами подвески и амортизаторами «Бильштайн». В Европе за него просят около 80 000 долларов.

АВТОМОБИЛЬ НЕ ДЛЯ… РЕКЛАМЫ

С 1 июля вступила в силу новая редакция закона «О рекламе», наряду с другим значительно ограничивающая как рекламу на дорогах, так и на транспортных средствах. Отныне запрещается совмещение рекламы с дорожными знаками, что вызывало справедливое возмущение водителей. На всех видах транспортных средств общего пользования нельзя теперь рекламировать алкогольные напитки. Этот запрет распространяется и на рекламные щиты, расположенные на улицах. С 1 января 2007 года вводится табу и на распространение рекламы посредством передвижных конструкций, установленных на автомобилях.

ТЕПЕРЬ НЕ СТРАШНО…

Фирмы «Эдша» и «Идент Технолоджи» разработали новую систему безопасности «Скинплекс» для складной крыши кабриолетов. Датчики, реагирующие на изменение напряженности электрического поля, с легкостью вычисляют опасное положение, например, руки или головы человека, и приостанавливают процесс закрывания верха. Водитель может сосредоточиться на дорожной обстановке и не думать о том, как бы не прищемить косу или нос своим не в меру любопытным пассажиркам.





ВСЕМ ГРУЗОВИКАМ ГИБРИД

«Мицубиси» (а точнее, ее отделение Mitsubishi Fuso Truck & Bus Corporation) выпустила на японский рынок развозной грузовик «Кантер Эко Гибрид» с комбинированным силовым агрегатом. Он первым среди одноклассников сумел выполнить вступающие здесь в силу с августа 2007 года строжайшие экологические нормы – из его выхлопной трубы вылетает на 45% меньше вредностей, чем у обычного «Кантера». Да еще экономится пятая часть дефицитного дизтоплива. Водитель порадуется новейшей автоматической коробке передач «Изомат II», освободившей левую ногу от работы.

ВЫСТАВКИ МЕСЯЦА. АВГУСТ

Дата	Название	Место
3–8	«Автосалон-2006», 2-я специализированная выставка	Нижнекамск, Дворец народного творчества «Техник», пл. Лемаева, 4а
30 августа – 10 сентября	Международный автомобильный салон-2006	Москва, ВЦ «Крокус Экспо», пав. 1, 2, № 1–4, 6, 7, 9, 11, пав. 3, № 6, 7, 9, 11

ЦЕЗАРЬ СРЕДИ ТОРПЕД

«Сименс» представил на выставке Ward's Auto Interiors Show в Детройте новую модульную переднюю панель Cesar, которая на 30% дешевле нынешних и на 15% легче. При этом она позволяет увеличить свободный объем в салоне на 20 литров! Но главное – покупатель сможет заказывать панель «под себя»: отдельные ее элементы стандартизованы подобно магнитолам, их просто вставляют в гнезда в любом порядке – компьютер определит, куда и что «воткнули», и обеспечит работу оборудования. Идея, кстати, давно знакома пользователям PC под названием Plug&Play.



КОГО ЛЮБЯТ УГОНЩИКИ

В последние три года в Москве и Московской области чаще всего объектами угона становилась «Тойота-Ленд Крузер». Далее следовали «Ауди-А4», «лексусы-RX300» и LX430, «Тойота-RAV4», БМВ-Х5, «Фольксваген-Пассат», «Ауди-8» и «мерседесы-ML320», S500. Самые опасные «зоны» для дорогих иномарок – это районы в пределах Садового кольца и юго-запад города. Примерно половина попыток угона – от домов автовладельцев. Чаще всего ночью – с двух до пяти.

«СЛАДКОЕ» ТОПЛИВО

Фирмы BP и «Дюпон» скооперировались для разработки, производства и продажи нового вида жидкого биотоплива для автомобилей – биобутанола. Оно похоже по своим свойствам на этанол, но с меньшим давлением паров, а главное – его можно подмешивать в бензин в гораздо больших количествах, чем спирт, не внося изменений в топливную систему автомобиля. «Гонят» биобутанол из сахарной свеклы, сахарного тростника, кукурузы …

МИНИ-РЕКОРД

Немец Бенно Хониг из Пфорцхайма за десять лет накатал на своей малютке «Твинго» 300 000 км без замены двигателя и коробки передач. Последний комплект свечей работает у него уже 140 000 км, а смену масла хозяин производил раз в… 60 000! Ресурс глушителя – 240 000 км. По словам счастливого владельца, его машинка до сих пор развивает 160 км/ч и кушает 5,3 л бензина на сотню.



ГАРМОНИЧНЫЙ АККОРД

Анатолий Сухов

Прошло три года с момента появления седьмого «Аккорда», и вот мировой бестселлер добрался до вторичного рынка. В России подержанные «аккорды» дешевеют медленно, поэтому даже недавний рестайлинг не смог сбить цены: двух-трехлетки стоят в Москве от 22 до 30 тыс. долларов. Зато на рынке уже можно найти свежих «американцев» – купе и седан, а вскоре, возможно, появятся и дизельные версии из Европы, которые к нам официально не поставляли.

В Россию официально поставляли только «аккорды» для Европы: седан и универсал японской сборки. После рестайлинга 2006 года основные узлы и агрегаты остались прежними. «Аккорд» красив, но нежен: низок передний бампер, да и поворотники в зеркалах заставляют быть особенно аккуратным в узких местах.





Салон «Аккорда», как всегда, «собран»: минимум клавиш, но все, что нужно – под рукой. В западном варианте на жидкокристаллический экран в центре консоли может выводиться навигационная информация.



СВОЙ–ЧУЖОЙ

Для России предназначались седаны и универсалы только японской сборки (VIN начинается с букв JHM). Специального «пакета» не предусмотрено, это полностью европейский вариант. Впрочем, так у «Хонды» было всегда, и огорчаться по этому поводу не стоит: машина неплохо приспособлена к нашим условиям, только бы передний свес покороче.

Предыдущий «Аккорд», несмотря на отменные ходовые качества, не приглянулся европейцам из-за высокой цены и куцего набора опций. Зато седьмое поколение обзавелось солидным перечнем базового и дополнительного оборудования. Уже в простейшей комплектации Comfort присутствуют шесть подушек безопасности, атермальные стекла, двухзонный климат-контроль, задний столик-подлокотник. Входит в базу и привычный для такого класса машин «джентльменский набор»: электропакет (в том числе складывающиеся зеркала), ГУР, ABS, регулируемая по длине и углу наклона рулевая колонка. В других комплектациях добавляется не так уж

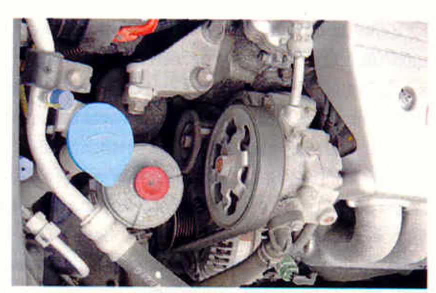
ИСТОРИЯ МОДЕЛИ

- **2002 год.** Представлен седан Honda Accord седьмого поколения. Двигатели – бензиновые шестнадцатиклапанные с системой i-VTEC*, Р4: 2,0 л, 114 кВт/155 л.с. и 2,4 л, 140 кВт/190 л.с. Коробки передач – М5, М6 или А5. Привод – передний. Седан и купе Honda Accord для рынка США с двигателями Р4, 2,4 л, 122 кВт/160 л.с. и V6, 3,0 л, 182 кВт/247 л.с.
- **2003 год.** Представлен американский аналог Accord – седан Acura TSX (Р4, 2,4 л, 147 кВт/200 л.с.). Коробка передач М6 для купе (США). Представлен европейский универсал – Honda Accord Tourer. Первый дизельный двигатель «Хонды»: с системой «коммон рейл» и непосредственным впрыском топлива, ТКР с изменяемой геометрией, 2,2 л, 103 кВт/140 л.с.
- **2004 год.** Гибридная силовая установка для рынков Японии и США: V6, 3,0 л, 176 кВт/240 л.с. + электромотор 12 кВт/16 л.с.
- **2006 год.** Рестайлинг «евроаккорда»: незначительные изменения экстерьера, отделки салона в некоторых комплектациях, система динамической стабилизации (VSA) в базе.

**Позволяет управлять временем открытия и высотой подъема клапанов.*



Двигателей для европейского рынка всего два: рядные бензиновые «четверки» 2,0 и 2,4 л. Отныне трос газа от педали доходит лишь до электронного датчика, а дроссельной заслонкой через сервопривод управляет компьютер. Это позволило оборудовать автомобиль системой стабилизации VSA (Vehicle Stability Assist). В неуверенном запуске зимой обычно виноват разряженный аккумулятор – он невелик. Чтобы застраховаться, следите за балансом тока (например, отключайте противотуманки, если в них нет необходимости).



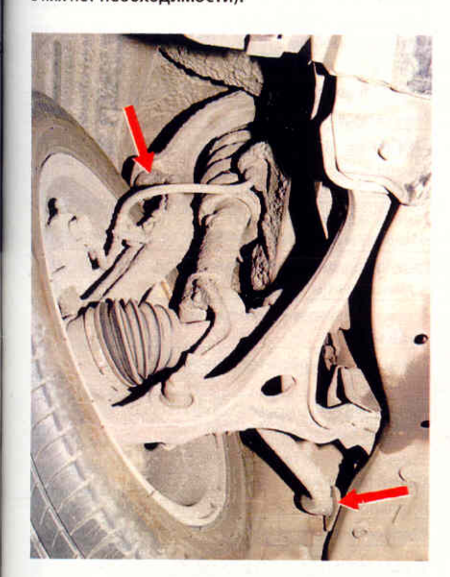
Состояние ремня привода вспомогательных агрегатов проверяется по меткам натяжителя. Он теперь один, поэтому, например, отключить неисправный компрессор кондиционера не удастся. Нельзя заводить мотор и при утечке жидкости ГУР. В случае крайней необходимости, чтобы добраться до сервиса, можно вместо оригинальной жидкости залить PSF для немецких машин (бледно-желтого цвета), но только не «Дексрон» и не ситроеновскую «зеленку» LHM – они раз и навсегда губят насос и рейку.

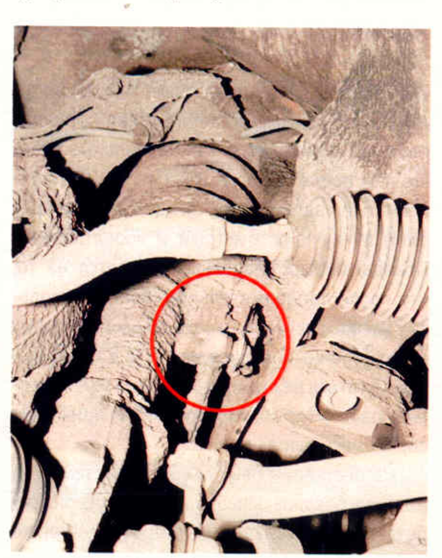


Пластик не только защищает моторный отсек от брызг, но и организует воздушный поток под днищем. Стальная защита ухудшает охлаждение силового агрегата и затрудняет обслуживание. Любите ездить по-раллийному – ставьте сталь.

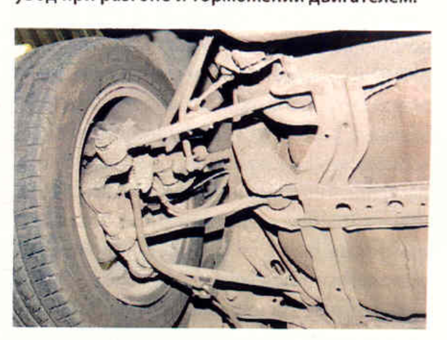


Приводы равной длины с промежуточной опорой – безусловное достоинство: меньше увод при разгоне и торможении двигателем.





Хондовская «двухрычажка» с вильчатым рычагом вокруг ШРУСа (наследие еще первых «аккордов») обеспечила отменную управляемость в сочетании с комфортом. Главное внимание – втулкам стабилизатора и верхней опоре (стрелки) и стойкам стабилизатора. В кружке – тяга датчика положения кузова, отвечающего за автоматическую регулировку фар.

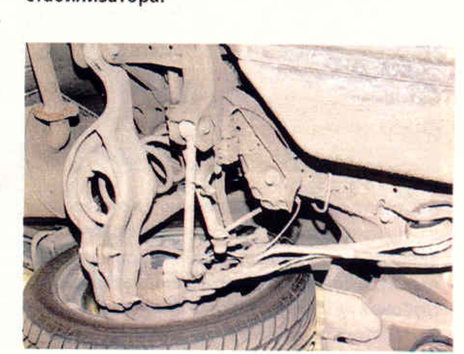


Задняя «пятирычажка» – как у шестого «Аккорда», лишь поворотный кулак (к которому крепятся рычаги) – алюминиевый. Главное внимание здесь также стойкам и втулкам стабилизатора.

много. Наиболее ценные опции – система динамической стабилизации VSA и подогрев передних сидений – входят уже в сравнительно недорогой вариант Sport. Туда же прописали легкосплавные колеса увеличенного диаметра (16 дюймов), кожаный руль, датчик дождя и, как ни странно для «спорта», макияжные зеркала и круиз-контроль. Более дорогой Type S с мотором 2,4 л получил спортивный «обвес», ксенон и противотуманки, но лишился обогрева сидений. Зато топовый Executive с кожаным салоном, биксеноновыми фарами, люком с электроприводом, CD-чейнджером и передним боксом-подлокотником пользовался в России наибольшим спросом.

К сожалению, в новом поколении нет ни столь любимого поклонниками «Хонды» горячего «Type R», ни полноприводника. Себя-то японцы не обделили: у них продается и Wagon 4x4, и заряженный «Аккорд» (2,0 л, 220 л.с.), словно в издевку названный «EuroR». Заокеанские аналоги представлены в двух лицах: «Хонда-Аккорд» (седан и купе) и «Акура TSX» (седан). Люксовая версия «Акура TL» только формально относится к семейству «Аккорда»: у них почти нет общих кузовных деталей, разные двигатели, база, отличия в подвеске.

«Американцы» привлекают возможностью заказать автомобиль с мощной (от 240 л.с.) V-образной «шестеркой» (их, как правило, и ищут только в таком варианте). Второй плюс – более просторный и комфортабельный салон (например, у «Акуры TL» 2004 мод. года трехзонный климат-контроль с датчиком солнечного осве-



Универсал отличает своя, более компактная подвеска с разнесенными пружинами и амортизаторами. Здесь, как и у седана, регулируются и схождение, и развал. Ходимость – столь же высокая.



Ржавые точки на капоте – болезнь новых «аккордов». Детали меняли по гарантии, но заводской грунт все же лучше сервисного – так что одиночные дефекты лучше устранить. Связаны же они, скорее всего, с качеством металла. Японский вторчермет?

щения, 10 электрорегулировок водительского кресла и достойная аудиосистема).

ДОЛГОЖИТЕЛИ

На рядных «четверках» хондовцы давно собаку съели. В России эти высокофорсированные двигатели при должном уходе обычно переживают автомобиль, выдерживая без капремонта свыше 300 тыс. км. «Квадратный» (86x86 мм) двухлитровый мотор, выпускавшийся более десяти лет с небольшими изменениями, прописался и на новом «Аккорде» вместе с его длинноходным аналогом объемом 2,4 л (см. Историю модели). Первый по современным меркам «разжат» (степень сжатия всего 9,6:1) и при необходимости переварит и А-92 вместо рекомендованного АИ-95. Впрочем, машине с АКП 92-й подойдет в любом случае, лишь бы не оказался суррогатом. Со свечами зажигания обычный российский бензин (особенно высокооктановый) расправляется быстро, поэтому разоряться на дорогие иридиевые смысла нет. Привод ГРМ здесь цепной, поэтому объем регламентных работ по двигателю минимален. Межсервисный интервал – 15 тыс. км.

Состояние систем охлаждения и смазки – первая забота покупателя подержанного авто. Густая коричневая «мазь» под крышкой головки цилиндров чаще встречается на «американцах» (повод провести углубленную диагностику). Забитые же пухом и грязью радиаторы – на всех машинах. Здесь они расположены один за другим, поэтому чистота обоих – непременное условие нормального охлаждения двигателя. Перегрев губителен для любого мотора, а для форсированного хондовского – особенно. Проверьте уровень жидкости в расширительном бачке и (после остывания мотора) в радиаторе.

«Шестерки» не менее надежны, но весьма дороги в обслуживании и ремонте. Поэтому, учитывая американское происхождение этих машин и отсутствие гарантии, смотреть их надо вдвойне тщательно.

Гибридные «аккорды» из США вряд ли скоро появятся в России, а вот первый хондовский турбодизель с непосредственным впрыском, вызвавший такой восторг у европейцев, уже предлагают на заказ.



Противотуманки часто трескаются от перегрева. На новой машине – поменяют. Но зачастую виноват сам владелец: грязная фара нагревается куда больше чистой, а холодный душ из глубокой лужи куда опаснее мелкого дождичка. Поэтому протирайте стекла почаще и не используйте противотуманки вместо головных фар, хоть закон это и разрешает. Дороже выйдет. А вот если вдруг запотела основная фара – сразу же в гарантию: такой дефект проявляется лишь в самом начале. А коли с рождения фара сухая, то останется такой всегда.

НЕ МЕШАЙ МАШИНЕ ЕХАТЬ

Трансмиссия «Аккорда» слывет надежной: задумываться о замене сцепления или фрикционов АКП приходится, как правило, не раньше чем после пробега 200 тыс. км. Пятиступенчатый «автомат» на сегодняшний день – один из лучших: быстрый и «понятливый». Правда, иногда владельцы жалуются на то, что после продолжительной (более нескольких часов) стоянки в начале движения происходит странный щелчок или стук в трансмиссии. Пугаться не стоит: это система VSA проверяет работу тормозов, поочередно прижимая тормозные колодки.

На рестайлинговых машинах система VSA входит в базовое оснащение. А так как она работает во всем диапазоне скоростей, корректируя траекторию движения (тем настойчивее, чем ближе автомобиль к скольжению), то любителям резких перестроений и быстрых поворотов нужно считаться с ускоренным износом тормозных колодок и дисков.

Подвеску новый «Аккорд» практически полностью позаимствовал у предшественника (ЗР, 2004, № 7, с. 194). Быстрее всего здесь изнашиваются копеечные втулки стабилизаторов (40 тыс. км), чуть дольше (50–60 тыс. км) работают их стойки, около 100 тыс. км выдерживают шаровые опоры верхних рычагов (меняется рычаг в сборе). Остальные элементы служат по 150 и более тысяч, а задние рычаги практически неубиваемые (ДТП – не в счет). Таким образом, расходы первого, а то и второго владельца на подвеску – весьма умеренные. Кстати, «Хонда» – одна из немногих фирм, сохранившая верность стальным рычагам. Из новомодного алюминиевого сплава лишь массивный задний поворотный кулак – абсолютно оправданное решение.

НЕКОТОРЫЕ РЕГЛАМЕНТНЫЕ РАБОТЫ (ЗАМЕНА)*

Наименование позиции	Периодичность, тыс. км (лет)
Масло в двигателе (SAE от 5W30 до 5W50, не ниже SJ) и масляный фильтр	15 (1)
Топливный фильтр	30*–45
Воздушный фильтр	30
Фильтр вентиляции салона	30 (1*–2)
Свечи зажигания	15–30
Масло в МКП (Honda MTF)	60 (3*)
Масло в АКП (ATF Z1)	45*–60 (3*)
Жидкость ГУР (Honda PSF)	200*(10*)
Жидкость в тормозной системе (DOT-4)	45 (3)
Антифриз на гликолевой основе (синий или зеленый)	40 (2)
TEXACO (красный)	100 (5)

**В порядке рекомендации.*

ПРИМЕРНАЯ СТОИМОСТЬ РАБОТ У ОФИЦИАЛЬНОГО ДИЛЕРА

Работа	Стоимость, долл. США
Диагностика электронных систем автомобиля	40
Диагностика состояния кузова (осмотр) / подвески	10/25
Замена масла и фильтра*	20
Замена сцепления*	220–250
Замена передних тормозных колодок / и дисков (пара)	40/80
Замена задних тормозных колодок / и дисков (пара)	35/70
Замена подшипника передней / задней ступицы	70/40
Замена втулок переднего/заднего стабилизатора	40/40
Замена стоек переднего/заднего стабилизатора	35/35
Замена верхней шаровой опоры в сборе с рычагом	80
Замена верхнего правого рычага задней подвески	35
Регулировка углов установки всех колес	50

**Рядные двигатели.*

ПРИМЕРНАЯ СТОИМОСТЬ ОРИГИНАЛЬНЫХ ЗАПЧАСТЕЙ

Запчасть	Стоимость, руб.
Передний сальник коленчатого вала*	340
Водяной насос*	4130
MTF / PSF-2, за 4 литра	740/2950
Комплект сцепления*	13 490
Подшипник передней / задней ступицы	3900/5110
Комплект передних / задних колодок дискового тормоза	3430/2150
Комплект передних / задних дисков	14 320/6010
Стойка стабилизатора переднего / заднего	2290/3540
Верхний рычаг в сборе с шаровой опорой	5470
Нижняя опора (кулак в сборе)	9740
Передний / задний амортизатор	3700/6410
Удлиненный правый верхний рычаг задней подвески	3260
Крыло переднее	9010
Капот	12 810
Бампер передний неокрашенный	12 520
Блок-фара / противотуманная фара	11 400/5110

**Рядные двигатели.*



Американский аналог «Аккорда» – «Акура TSX» попадается и на российском рынке.

КАК-ТО НЕАККУРАТНЕНЬКО...

Ложку дегтя в бочке меда распробовали вскоре после начала продаж новых «аккордов». В интернете появились сообщения о проблемах с регулировкой колес задней оси: развал правого заднего никак не лез в установленные для него рамки, оставаясь далеко в «минусе» даже у новых авто. К счастью, въедливых клиентов оказалась немного. Кого-то убедили в необходимости врожденной «хромоты», кому-то переварили гайку на подрамнике, а кому-то его поменяли на такой же. О скрытой пользе несимметричности подвески можно только догадываться, но, похоже, сколько-нибудь заметного влияния на управляемость и износ шин она не оказывает. Впрочем, после рестайлинга эта особенность конструкции исчезла. А для «аккуратистов» в каталоге есть удлиненный верхний рычаг – он выправит осанку автомобиля раз и навсегда. Того же эффекта можно достичь, доработав отверстие под болт крепления круглым напильником, но уже без одобрения «Хонды».

Другая неприятность в первый же год продаж была устранена по гарантии. Речь идет о перепрограммировании блока управления электроприводом пятой двери на универсале. Газовые упоры не всегда удерживали тяжелую дверь, и та после подъема могла самопроизвольно опуститься на голову владельца. Теперь мотор удерживает ее в любом случае, а при ослаблении упоров блок управления записывает соответствующую ошибку.

Кстати, «Хонда», несмотря на использование мультиплексных шин, до сих пор не отказалась от удобной самодиагностики: коды неисправностей можно считать без дополнительного оборудования, замкнув скрепкой диагностический разъем и включив зажигание.

ПРЕЕМСТВЕННОСТЬ ПОКОЛЕНИЙ

Рестайлинг нынешнего года, по сути, не затронул начинки седьмого «Аккорда». Изменились решетка радиатора и рисунок колес, появились бескаркасные щетки и внутрисалонное зеркало с автозатемнением, увеличился задний спойлер на «Турере», а в штатном оснащении добавилась система VSA. Что ж, наверное, не стоит менять то, что хорошо работает. Ведь в прошлом году по данным анализа, проделанного независимым английским страховым агентством Warranty Direct, более 55 000 автомобилей именно «Аккорд» были признаны самыми надежными среди подержанных машин. □



Стильный заокеанский «Аккорд-Купе» заказывают с самым мощным двигателем 3,0 л. Двух-трехлетки стоят около 30 тыс. долларов.

Благодарим дилерский техцентр «ФК МОТОРС» за помощь в подготовке материала.

ДРУГ ЧЕЛОВЕКА

Евгений Борисенков, Игорь Козлов, Виталий Урюков. Фото: Константин Якубов

Большие автомобили у нас любят не только за престиж – они и в хозяйстве сподручнее. До недавних пор идеалом служила «Волга» с почти необъятным, хоть и бестолковым багажником. Нынче поклонников крупных форм поубавилось – вместо безразмерных машин люди стали приобретать вместительные. Такие, например, как «Рено» с дружелюбным именем «Кангу». Есть они и на вторичном рынке.

ПРАВИЛА ТОРГОВЛИ

На площадке трейд-ин официального дилера «Рено» ЗАО «Мосрентсервис» можно встретить не только авто «своей» марки. При покупке нового в зачет идет любой автомобиль, за исключением эксклюзивных (редкие не пользуются устойчивым спросом) и «праворуких» моделей. Сверх того существует возрастной ценз – срок эксплуатации изделий отечественного автопрома не должен превышать пяти лет, иностранного – десяти. Где приобретали машину, совершенно не важно, были бы надежные документы. Зачетную стоимость дилер определяет по европейской программе «Рено» с пробегом», адаптированной к местным условиям. Реально получается среднерыночная цена за вычетом 15%. Возможен и так называемый быстрый выкуп. В этом случае вместо новой машины дилер выкладывает на бочку деньги, удержав около 30% за срочность. Самый дорогой товар – тот, что принят у владельца на комиссию. Он и назначает свою цену. Сильно жадничать при этом не стоит: по истечении месяца с неликвидов начинают брать плату за хранение – по 50 рублей в день.

Подготовка к продаже для непрофильных марок сводится в основном к мойке-химчистке. У «Рено» дополнительно устраняют дефекты, непосредственно влияющие на безопасность движения. Более основательный ремонт сделают лишь по заявке – продавца или покупателя. Дело стоящее, так как в этом случае на услугу действует специальная «внутренняя» цена. Успокоят клиента также фирменные обязательства на сделанную работу и запчасти. Поборникам гаражного сервиса придется ограничиться юридическими гарантиями.

Благодаря значительным закупочным скидкам и небольшим вложениям в предпродажу отпускные цены на здешнем вторичном рынке умеренные – чуть ниже среднестатистических. Но не только это привлекает клиентов. Здесь водится довольно экзотический представитель автомобильной фауны – «Рено-Кангу». Застать его на площадке непросто – более

Имея «Кангу», переждать непогоду можно и на улице!





Сдвижная дверь и складные сиденья – черты истинного универсала.





Тахометр на приборном щитке очень кстати – небольшой мотор приходится часто крутить.

половины вторичных машин работало в коммерческих предприятиях и по выходе на покой охотно раскупаются тамошними сотрудниками. Секрет прост – пассажирская модификация (речь идет именно о ней) хоть и трудится на посылках, но возит не кирпичи и цемент, а одного-двух работников, да к тому же без багажа. Обслуживают этот транспорт конечно не в гаражах, а дилерских центрах по установленным графикам. А значит, следующему владельцу перепадет поездивший, но ухоженный автомобиль с открытой родословной. По счастью, приличная часть все же достается трейд-ину. Здесь же можно найти экземпляры от частников. У них, как правило, меньший пробег, зато стоят они на 5–7% дороже. Экономического обоснования у разницы цен нет – работает лишь человеческий фактор.

Дилерские автомобили 2001–2005 гг. можно купить только с одним двигателем – 1,4-литровым 8-клапанным, рассчитанным на 92-й бензин. У «серых» машин (большинство – 1998–2000 гг.) вариантов больше – бензиновые моторы объемом до 2 л, АКП и непопулярный у нас дизель. Цены на весь ассортимент колеблются от $6 до 13 тыс. Объем продаж относительно невелик – 8–10 «Кангу» в месяц.

УНИВЕРСАЛ

Застать в наличии подходящий автомобиль удалось, лишь прибегнув к предварительной записи. Грузопассажирский «Рено-Кангу» 2003 года с пробегом 49 тыс. км предлагали за $11 тыс. (стоимость нового $15,1 тыс.). В базовую комплектацию вошли центральный замок и две подушки безопасности, в качестве

Удобно и безопасно: высокая посадка, пара подушек, огромные зеркала…



Для удобства пользования антресолью за противосолнечными козырьками предусмотрен второй вход.





Торсионная подвеска с лежачими амортизаторами компактна, но не слишком комфортна.



Судя по мощной защите, автомобиль предназначен не только для гладкого шоссе.

опций присутствовали: сигнализация, коврики и полка над ветровым стеклом.

Создатели «Кангу», пожертвовав стремительными обводами, сумели построить несколько неуклюжий на вид, но удивительно функциональный автомобиль. В нем удобно ездить: простенькие по форме сиденья хорошо держат тело, но нигде не жмут. Высокая посадка обеспечивает прекрасную обзорность и комфортна не только в городе, но и в дальнем путешествии. В меру короткая подушка не давит под коленями, а кинематика педалей не вынуждает дотягиваться и сползать вперед. Сзади, при необходимости, поместятся четверо. Троим пассажирам среднего телосложения здесь, по крайней мере, дышится легко, благо потолок высоко и воздуха много. Правда, из-за огромной площади остекления в сочетании с глухими задними окнами летом воздух будет горячим. Без кондиционера к теплому морю лучше не собираться – шанс превратиться в жаркое слишком велик.

В багажнике легко поместится необходимый в дальнем путешествии скарб, а сверх того войдут надувная лодка, мангал, аварийный запас бензина и пресной воды. Болтаться по кузову багаж не будет – в отсеке достаточно крепежных петель. Абсолютно ровный пол (спасибо компактной торсионной подвеске!) вдобавок покрыт легко моющимся резиновым ковром с отменными фрикционными свойствами. Задний диван складывается в два приема – сперва спинку кладут на подушку, а затем бутерброд устанавливают вертикально. В полученной кубатуре без труда помещается пара холодильников среднего размера. Надрываться грузчикам не придется, ведь внутри можно встать чуть не в полный рост, а погрузочная высота едва выше колена. При этом покоящаяся на газовых упорах задняя дверь служит надежным укрытием от непогоды. А вот закрывать ее неудобно – удержать немалую массу за единственное углубление в торце, да еще с перехватом на середине хода под силу лишь гуттаперчевым мальчикам. Если не придерживать, удар получается настолько сильным, что машинка от боли откатывается вперед. Реже встречаются варианты с распашными задними дверями, еще реже – с двумя боковыми (справа и слева).

Интересно, что у подъемной двери самоустанавливающаяся петля замка свободно качается, не замыкая силовую структуру проема даже при опущенной двери. И заметьте, на ходу не скрипит! Вот что значит достаточная жесткость кузова. Кстати, столь же молчаливы и огромные, почти плоские панели внутренней отделки кузова. Даже недовернутые кое-где саморезы (того и гляди свалятся на голову пассажиру) крепления полки над ветровым стеклом и болтающаяся в гнезде родная магнитола посторонних звуков не издают.

Традиционно для «французов» размещение запасного колеса – снаружи кузова под задним свесом. Случись прокол – не придется выгребать на асфальт содержимое багажника. Автомобиль вообще отличает множество тщательно продуманных решений.

Регулируемое крепление ремня напоминает: на безопасности в «Рено» не экономят.



Взять хотя бы систему микроклимата для аккумулятора – с персональным воздуховодом и теплоизолирующим щитком. В таких райских условиях ему наверняка суждена долгая жизнь. Хорошее впечатление оставил осмотр нижней части машины. Простые подвески выглядят долговечными, выступающих элементов под днищем нет, а все уязвимые места надежно прикрыты стальными экранами. В сочетании с большим дорожным просветом это позволяет безбоязненно ездить по грунтовым дорогам.

Но не стоит думать, будто «Кангу» – идеальный автомобиль, кое-что все же не понравилось. Откуда взялась нелепая пробка бензобака, которую при заправке приходится держать в руках – положить некуда, а в карман куртки она не помещается? Откидывающийся вперед капот на широкой машине вряд ли оправдан, так как даже при ежедневном обслуживании вынуждает водителя ходить вокруг да около.

Неудобны явно приделанные «по месту» клавиши электростеклоподъемников, неудачно расположен перекрытый спицей руля дистанционный аудиопульт. Не так-то просто добраться до заднего сиденья – из-за отсутствия поручня тело в какой-то момент повисает в воздухе, а затем с маху падает на стоящий колом замок ремня безопасности. Дополнительные неудобства доставляет высокий тоннель пола и ограниченное пространство для ступней.

Поражает тяговитость скромного моторчика объемом всего 1,4 л, к тому же восьмиклапанного. Есть и немалая заслуга коробки, передаточные числа которой идеально сочетаются с характеристикой двигателя. Подвеска «Кангу» жестковата, что, впрочем, соответствует идеологии семейного грузовичка. Ведь эта машина так и просится в помощники любителям активного отдыха, путешествий и просто практичным хозяевам, предпочитающим функциональность красоте. Честный автомобиль, хотя мог быть и подешевле. □

EXCELLENT®

Эволюция защиты

В одном из предыдущих номеров мы рассказывали о недостатках охранных систем одностороннего доступа, использующих популярный алгоритм кодирования Keeloq. Используя «проколы» этого алгоритма, преступники, вооружившись интеллектуальным код-граббером, могут без особого труда угнать автомобиль, не прибегая к банальному взлому. Вкратце напомним суть проблемы.

Предположим, вы решили поставить автомобиль на охрану, нажали на соответствующую кнопку на брелоке охранной системы, однако никакого ответа не последовало. Ругая на чем свет стоит, «глупую электронику», вы пытаетесь еще раз нажать на кнопку постановки, а затем и на другие кнопки брелока, и, наконец, чудо – машина благополучно ставится на охрану. Не правда ли, знакомая ситуация? На самом деле система не была неисправна. Просто за дело взялся код-граббер. Поставив радиопомеху, не позволившую системе принять сигнал от брелока, он записал в память коды кнопок снятия и постановки. Затем в эфир был послан записанный код, и система встала на охрану. А в распоряжении угонщика появились коды снятия с охраны, которые позволят ему в любое удобное время завладеть вашим автомобилем.

Решений у этой проблемы несколько. Одно из них - **Excellent Evolution 2** от компании Magic Ring. Эта серия, включающая в себя модели Comfort, Continent, Country, Capital и City (все с индексом «2»), унаследовала лучшие черты предшественников - надежность и «дружелюбность» - и подняла надежность защиты на новый уровень благодаря новой платформе, на которой построено программное обеспечение.

Evolution 2 получила новые микропроцессорные брелки. Именно микропроцессор позволяет, не отказываясь от алгоритма Keeloq, противостоять новым интеллектуальным код-грабберам. Каждый брелок имеет уникальный ключ шифрования, а постановка и снятие с охраны разведены по разным кнопкам. Это сделано, скорее, для спокойствия владельца, чем по технической необходимости. Дело в том, что в новых системах применена отложенная инкрементация кода. Сразу после успешной постановки автомобиля на охрану брелок и базовый блок системы делают «перескок» (синхронно увеличивают номер следующей ожидаемой/излучаемой команды), и запись код-граббером сигналов брелока становится бессмысленной - все полученные злоумышленниками коды мгновенно «устаревают».

В результате нерешенной остается лишь одна проблема Keeloq - «глухая» помеха, когда ни один сигнал брелока системой не принимается. В этом случае не стоит уходить от автомобиля за запасным брелком, надо открыть дверь ключом и снять автомобиль с охраны с помощью ПИН-кода. Соответственно, если не удается включить охрану с брелока, надо сделать это при помощи кнопки ввода ПИН-кода. Система при этом не будет принимать сигналы брелока до снятия с охраны: код-граббер угонщику не поможет.

Претерпел изменения и брелок-метка. Здесь применен алгоритм, который можно назвать «нужный код в нужное время». Охранная система и метка постоянно и синхронно меняют номер посылки, и любой записанный сигнал становится недействительным для системы буквально через секунды. Ну а микроиммобилайзеры обрели по-настоящему сверхзащиту. Команды стали динамическими (т.н. «плавающий код»), в то время как у предшественников защита команды обеспечивалась только сложным для перехвата способом передачи и уникальностью номера самого микроиммобилайзера. Угонщик мог записать коды команд с помощью электронного «жучка» и впоследствии нейтрализовать микроиммобилайзеры, даже не прибегая к их поиску. В **Evolution 2** такая возможность исключена даже гипотетически.

Изменения коснулись не только защитных функций. Комплект легко инсталлируется в автомобиль по схемам из руководства пользователя, необходимо лишь минимальное программирование системы с брелока: настройка датчиков, установка основных функций или измерение оборотов двигателя (если нужен дистанционный запуск). Правда, если требуется учесть конструктивные особенности автомобиля или особые пожелания владельца, придется воспользоваться компьютерной программой Magic Tuner, приобретаемой отдельно. С ее помощью можно настроить почти сотню параметров, например:

- произвольное назначение алгоритмов работы входов и выходов позволяет полностью использовать возможности системы в зависимости от условий подключения;
- сервисные беспроводные реле позволяют управлять различными устройствами (замки капота и багажника, стеклоподъемники и др.), если выходов на разъеме базового блока недостаточно;
- работа режима защиты от захвата зависит от того, какие датчики подключены при установке: датчик скорости автомобиля, датчик оборотов двигателя или стояночного тормоза.

В распоряжении установщика или пользователя есть целый ряд управляющих функций и особых режимов:

- охрана с работающим двигателем без ключа в замке зажигания;
- режим турботаймера: включается при вытягивании «ручника» или при переводе АКП в положение «парковка», а при подключении к тахометру может включаться автоматически;
- дистанционный запуск двигателя (только в Comfort2 и Continent2) по таймеру обратного отсчета, по суточным таймерам или по сигналу внешнего устройства;
- управление замком багажника, в том числе в режиме охраны;
- управление пейджером: поддерживаются пейджеры семейства Magic Pager;
- блокировки двигателя: проводная и при помощи микроиммобилайзера, с задержкой между включением и возможным запретом одной них при движении;
- управление стеклоподъемниками;
- управление замком капота: автоматическое, с учетом работающего двигателя;
- последовательное отпирание дверей с поддержкой штатного центрального замка;
- программируемые выходы: включение/выключение по условиям, по командам брелка, по событиям, выбор типа и длительности импульса.

Москва: • **Ауди Центр Север**, Ленинградское шоссе, 63Б, 785-27-27 • **АвтоПрестус**, Беломорская ул., 40, 232-23-32 • **Гема,** Аминьевское шоссе, 4А, 775-77-74, 775-77-72 • **Рольф-Юг**, Обручева ул., 27, кор. 1, 788-62-62 • **Рольф-Восток**, Рязанский пр-т, 24, кор. 3, 709-32-70 • **Рольф-Сити**, Ярославское шоссе, 31, 788-57-57 • **Рольф-Центр**, 2-й Магистральный тупик, 5А, 785-19-55 • **Рольф-Химки**, Ленинградское шоссе, вл. 21, 788-87-88 • **Диамант**, Алтуфьевское шоссе, 31, стр.1, 785-19-75 • **ТЦ Кунцево**, Горбунова ул., 14, 933-40-33 • **Мицубиси в Крылатском**, Крылатскаяул., вл. 35, 505-97-96 • **Мицубиси на Коломенком**, Андропова ул, 15, 116-20-22 • **ЮС Импекс**, Дубнинская ул., 83, 900-10-10 • **ФК Моторс**, МКАД-север, 78-й км, 777-48-00 • **ФК Моторс**, Щелковское шоссе, 100, 460-90-20 • **Флайт-Авто**, МКАД-юг, 19 км, развязка "Беседы", 500-34-34 • **У-Сервис+**, Автозаводская ул., 23, 277-22-20, 277-91-17 • **У-Сервис+**, Башиловская ул., 2, 258-07-24, 285-56-34 • **Авто-Альянс,** Тимирязевская ул., 2/3, 976-36-07, 789-40-90 • **МЕРС-секьюрити**, Сокольнический вал, 37/10, 268-61-86, 268-39-57 • **Золотой ДомЪ**, Тимирязевская ул., 2/3 , 761-40-48 • **Autosecurity** , Ленинский проспект, 88 , 775-42-02

Регионы: • **Брянск**, ЧП Резников Г.З., 69-13-99 • **Владивосток**, АВА Сервис, 31-89-64 • **Иркутск**, Еврааз, 21-17-77 • **Калининград**, Авторемсервис, 27-97-96 • **Н. Новгород**, Центр защиты автомобиля, 13-74-09 • **Норильск**, Центр Автоэлектроники, 35-00-60 • **С.-Петербург**, Автоцентр Тройка, 140-68-10, 972-20-12 • **Тверь**, Норд-авто, 43-29-28, 48-78-03 • **Уфа**, Нота-Прима, 25-49-11 • **Хабаровск**, Империя Сервис Авто, 36-07-46, 73-30-40 • **Хабаровск**, Восточные комплексные системы, 30-17-66

Magic Ring
т/ф (495) 191-12-29
www.excellent.ru

МАСТЕР ПО ПАРКЕТУ

Андрей Кочетов

Еще на рубеже нынешнего века грубые вседорожники оказались оттеснены так называемыми паркетниками. Появление подобного автомобиля в модельном ряду стало для фирм скорее неизбежностью, чем необычным маркетинговым ходом. По сложившейся в Японии традиции «Мицубиси-Эйртрек» представили сначала в 2001 году на местном рынке. И только через пару лет, удачно сдав домашний экзамен на популярность, машина с чуть измененной внешностью вышла на европейские и североамериканские просторы.

«Эйртрек» предлагали со «спокойным» 2-литровым мотором, мощным – объемом 2,4 л, а для отчаянных – версию 2,0 turbo с незаурядным темпераментом и большим расходом топлива. Трансмиссия – передне- или полноприводная (для версии 2,0 turbo – только последняя), два варианта оснащения салона.

Убранство интерьера подчеркивает назначение автомобиля: он не для поездок по разбитым дорогам на дачу с тещиным скарбом. Салон просторный, но не огромный, багажник – невелик, с большой погрузочной высотой и без изысков по части трансформации. Стиль панели приборов навевает мысли о спортивных купе. В Японии автомобили предлагали лишь с гидромеханической коробкой «Стептроник», зато можно было купить переднеприводный вариант. Европейские же версии – только с полным приводом. Но здесь наряду с «автоматом» предлагают и механическую коробку передач.

Конечно, ждать особых внедорожных способностей от «Эйртрека» не стоит, но дорожный просвет позволяет съехать на проселок. Правда, подвеска с небольшими ходами не доставит удовольствия от езды по тряской дороге. Зато вполне комфортна на мелких асфальто-

«Мицубиси-Эйртрек» 2001–2002 гг. выпуска хорошо продаются не только на Дальнем Востоке, но и в Москве. Цены в столице – от $14,5 до 18 тыс., в зависимости от состояния, пробега и двигателя.





В топовой версии «Эйртрек» оборудован штатными системами аудиовидео и навигационной.

Передняя часть салона базовой версии перекочевала (в зеркальном отражении) на европейский «Аутлендер» 2003 – 2006 годов выпуска.





Приборная панель понравится любителям спортивного стиля.

Багажник не главное в «паркетнике» со спортивным характером, поэтому оборудован он по минимуму: разрезная спинка сиденья и съемная шторка.



ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	MITSUBISHI AIRTREK 4WD		
	2,0	2,4 GDI	2,0 turbo
Общие данные			
Размеры, мм:			
длина		4410	
ширина		1750	
высота		1550	
база		2625	
колея спереди		1495	
сзади		1495	
дорожный просвет	190	195	175
Радиус поворота, м		5,7	
Снаряженная масса, кг	1430	1450	1580
Полная масса, кг	1705	1725	2045
Макс. скорость, км/ч	180	200	220
Время разгона 0-100 км/ч, с	11,6	10,0	7,7
Топливо		АИ-92-95	
запас топлива, л		60	
Расход топлива, л/100 км:			
городской цикл	10,0	11,0	13,0
загородный цикл	7,0	7,0	9,0
Двигатель			
Расположение		спереди поперечно	
Конфигурация		Р4	
Число клапанов		16	
Рабочий объем, см^3	1997	2351	1997
Мощность, кВт/л.с.	93/126	102/139	177/241
при об/мин	5500	5500	5500
Крутящий момент, Н·м	173	207	343
при об/мин	4500	3500	2500
Трансмиссия			
Тип		постоянный полный привод	
Коробка передач	А4	А4	А5
Ходовая часть			
Подвеска:			
спереди		типа «Мак-Ферсон»	
сзади		многорычажная	
Рулевое управление		реечное с гидроусилителем	
Тормоза:			
передние		дисковые вентилируемые	
задние	барабанные	барабанные	дисковые
Размер шин	205/65R15	215/60R16	215/60R16

вых неровностях. В общем, «Мицубиси-Эйртрек» – динамичный, комфортный универсал, рожденный для гладких дорог, но не пасующий и перед выщербленным «паркетом». □

«Аутлендер» – не прямой аналог «Эйртрека» 2001–2002 годов. Передняя часть кузова оформлена более агрессивно, немного изменены настройки моторов. Цены на подержанные машины начинаются от $23 тыс. Американские версии в России почти не встречаются.



ДИАПАЗОН ЦЕН НА ПОДЕРЖАННЫЕ АВТОМОБИЛИ (в долларах США по курсу 1 доллар = 27,5 руб.)*

Модель	2004	2003	2002	2001	2000	1999	1998	1997	1996	1995	1994	1993	1992
КОМПАКТ-КЛАСС													
ВАЗ-2104	4600	4200	3700	3300	3000	2500	2400	2400	2200	2200	2000	1500	1500
	4000	3300	2800	2300	1900	1800	1700	1500	1300	1100	1000	700	700
ВАЗ-2105	3600	3200	3100	3000	2800	2400	2300	2000	2000	1700	1700	1700	1700
	2900	2200	2000	1900	1800	1500	1500	1300	1200	1100	1100	800	800
ВАЗ-2106	3700	3200	3100	3100	2800	2600	2400	2200	2200	2000	1700	1600	1600
	2900	2700	2300	2200	2000	1700	1600	1400	1300	1200	1000	1000	900
ВАЗ-2107	4200	3900	3500	3200	3000	2800	2800	2400	2300	2300	2200	1700	1700
	3600	3300	2500	2400	2100	1900	1800	1600	1300	1200	1100	900	800
ВАЗ-2109	6100	5700	5200	4800	4300	3900	3800	3500	3000	3000	2700	2700	2500
	5000	4500	4200	3600	3100	3000	2500	2400	2300	1800	1800	1800	1700
ВАЗ-21099	6300	6000	5500	4900	4500	4100	4100	3700	3300	3000	2900	2800	2400
	5300	4900	4400	4300	3700	3400	3000	2800	2600	2300	2200	2100	1700
ВАЗ-2110	7600	7100	6300	5600	5400	4700	4400	3900	м.д.	м.д.	-	-	-
	6400	5400	5200	4800	4100	3800	3400	3300					
ВАЗ-2111	7700	6600	6500	5300	5000	4700	м.д.	м.д.	-	-	-	-	-
	6500	5100	4900	4600	4400	4000							
ВАЗ-2112	7900	6800	6300	6200	5600	м.д.	-	-	-	-	-	-	-
	6700	6000	5400	4600	4200								
ВАЗ-2115	6600	6300	5900	5600	5100	4000	м.д.	м.д.	-	-	-	-	-
	5900	5500	4800	4400	3800	3300							
«Вольво-S40»	23000	18000	16100	15600	15000	13000	10800	10600	10600	м.д.	-	-	-
	16000	13800	13000	12100	10200	10000	9000	8200	8000				
«Дэу-Нексия»	9600	9000	7800	6900	6200	6100	5600	5000	4900	4300	-	-	-
	7500	6400	6000	5500	4500	4300	3800	3600	3200	3200			
ИЖ-2126	3500	3500	3200	2500	2400	2400	1800	1300	1100	м.д.	м.д.	м.д.	м.д.
	2400	2300	2200	1900	1600	1500	1100	1100	900				
«КИА-Шума»	13100	11500	10300	9800	8600	8000	6700	м.д.	-	-	-	-	-
	11000	10000	8500	7500	6800	6200	5200						
«Мазда-323»	м.д.	м.д.	12300	10200	9900	9500	8500	8100	7800	7300	6300	5600	4700
			7800	6600	6500	6100	5700	5600	5500	5000	4800	3700	3600
«Мицубиси-Каризма»	м.д.	14700	12500	12000	11500	10800	9300	8500	7500	м.д.	-	-	-
		11300	10800	10000	9000	8100	7800	7000	6200				
«Мицубиси-Лансер»	16600	15500	11800	11400	9800	8900	7300	7000	6800	6300	5600	5600	4500
	12400	12300	8700	7500	6800	6700	5600	4500	4400	4300	3600	3600	3500
«Ниссан-Алмера»	15800	14000	13200	13000	10500	10100	8900	8100	7000	м.д.	-	-	-
	12100	11300	11200	10200	9600	8000	7500	5900	5100				
«Опель-Астра»	19000	14100	12400	11600	10800	10700	9900	7300	7200	6600	6500	5400	4900
	13000	12600	10100	9300	9000	8500	8000	6500	5800	4500	4200	3900	3600
«Рено-Меган»	16900	15600	11600	11400	11200	10800	9600	7300	6500	-	-	-	-
	12000	10500	9300	8800	8500	7200	5900	5300	5100				
«Тойота-Королла»	17300	15900	15900	13400	11300	9900	9000	7700	6700	5800	6300	5400	4900
	15700	13300	12300	9200	7700	6700	5800	5400	5400	4300	4300	3300	3100
«Фольксваген-Бора»	21400	18500	15800	15200	14600	14200	14000	-	-	-	-	-	-
	18500	16800	13800	12600	12300	10900	10600						
«Фольксваген-Гольф»	22500	19500	14200	14100	13100	12200	12000	9000	8400	8300	6800	6800	6500
	18500	13100	12500	11600	11000	10100	8800	6700	5800	5400	5000	4400	4200
«Форд-Фокус»	17200	14300	13500	12500	11600	10800	м.д.	-	-	-	-	-	-
	12000	10100	9700	9600	9200	7900							
«Хёндай-Акцент»	11900	10400	10100	9100	8700	7700	7200	6300	м.д.	м.д.	м.д.	-	-
	9400	8700	8200	7600	7200	6500	5200	5100					
«Хонда-Сивик»	м.д.	м.д.	16100	13800	10900	11100	8900	8100	7500	6200	5700	м.д.	4900
			11800	9300	8000	7600	6500	6400	6100	4700	4600		3200
«Шкода-Октавия»	16700	15500	15200	14500	12700	11200	10200	10000	-	-	-	-	-
	16400	12800	12000	11000	10900	9200	8500	7800					
СРЕДНИЙ КЛАСС													
«Ауди-А4»	м.д.	28800	24800	22800	20300	15800	13500	11800	10300	10100	м.д.	-	-
		20800	18500	13900	12200	9700	9100	8400	8400	8100			
БМВ 3-й серии	м.д.	36700	26300	23200	19400	17500	15200	13000	10000	м.д.	7900	7700	7600
		24400	20600	18100	14700	12900	11700	10000	8000		7200	6800	6300
«Вольво-850»	-	-	-	-	-	-	-	12500	10500	9200	7500	6700	6700
								8800	8600	6800	5700	5600	5300
ГАЗ-3102	м.д.	м.д.	6700	4600	4500	4200	4200	2900	2600	2200	1800	1500	м.д.
			5400	3600	2400	2300	1600	1500	1500	1400	1000	700	
ГАЗ-3110	6800	5700	5200	4600	4000	3300	3000	2900	-	-	-	-	-
	5000	4200	3500	2900	2700	2000	2000	1600					
«Дэу-Леганза»	-	-	м.д.	12600	11300	10700	10500	8700	-	-	-	-	-
				10400	10100	9700	9400	6500					
«Мазда-626»	-	-	14600	14400	13000	10800	10800	10800	9700	8200	7200	6300	6200
			12800	10400	9500	8000	7800	7200	6200	5800	5700	5200	5000
«Мерседес-С»	м.д.	м.д.	34400	31000	27400	24500	16000	15900	12900	11900	11100	9000	-
			25000	23600	15000	14300	12200	9900	9800	8800	8400	7700	
«Мицубиси-Галант»	м.д.	м.д.	16000	13800	12800	12700	11300	10900	8400	6800	6700	6500	6500
			12000	11800	10000	7400	7200	6900	5100	4700	4300	4200	3600
«Ниссан-Примера»	23200	21000	20300	17400	13700	11800	9800	9200	7900	7000	6800	6800	5900
	18500	17500	16600	9900	9600	8500	8000	6800	6600	5800	5400	4600	4100
«Опель-Вектра»	м.д.	21200	18700	м.д.	12900	12500	10600	9400	8900	6700	6600	5200	5100
		17900	17900		10900	10300	8600	7600	7400	6000	5600	3800	3500
«Пежо-406»	м.д.	17400	15300	14600	12900	м.д.	10200	9700	м.д.	м.д.	-	-	-
		13100	9900	9800	9500		8100	7300					

Модель	2004	2003	2002	2001	2000	1999	1998	1997	1996	1995	1994	1993	1992
«Рено-Лагуна»	м.д.	17300	17000	15900	м.д.	12200	9200	9200	9200	8300	7200	м.д.	-
		15800	14200	12300		10700	8200	7300	7100	6500	5100		
«Субару-Импреза»	м.д.	20900	20700	20000	15300	15300	15000	11000	9400	8200	5400	м.д.	м.д.
		13200	10300	9100	7600	7400	7300	5400	5300	5100	3100		
«Тойота-Авенсис»	23700	23500	22000	16800	14600	13900	12200	-	-	-	-	-	-
	22000	20600	14200	14100	12900	11100	11100						
«Фольксваген-Пассат»	м.д.	25000	20200	19500	15500	14000	12500	12100	9300	8600	8500	7100	6600
		18400	16500	12800	12700	12000	10200	9500	8100	7200	5600	5000	4900
«Форд-Мондео»	23900	22100	17700	15800	м.д.	11200	9700	9200	7800	7700	5800	5800	-
	16400	14800	13500	11400		8500	7400	7000	5700	4800	4700	4600	
«Хонда-Аккорд»	29800	28500	23000	м.д.	14000	13000	12400	10300	9300	6900	м.д.	6900	м.д.
	23000	21000	18400		10300	9400	8700	8600	5700	5000		4100	
БИЗНЕС-КЛАСС													
«Ауди-100» / A6	м.д.	м.д.	29600	25300	22500	19400	17400	15700	12400	11900	11100	8700	8500
			24000	20300	17300	14400	14000	13400	10200	10000	8100	6800	6200
БМВ 5-й серии	м.д.	37700	33000	32200	24600	21800	18400	16800	14200	12200	9900	8300	7700
		27200	25200	23500	18600	15000	13000	12800	12300	8300	7600	6300	5600
«Вольво-S80»	м.д.	м.д.	39000	27300	22100	18400	м.д.	-	-	-	-	-	-
			35000	19700	17500	15800							
«Мерседес-Е»	53000	49700	43500	32200	31800	21700	20800	17300	17000	14400	13800	9700	8900
	42200	35700	29400	24600	19700	15200	14700	14500	10400	7500	7300	6400	6000
«Ниссан-Максима»	м.д.	25000	м.д.	м.д.	21500	14600	14000	12900	10600	10300	м.д.	м.д.	м.д.
		23800			15800	13100	12600	10700	8400	8300			
«Опель-Омега»	м.д.	м.д.	м.д.	м.д.	14500	12600	10700	10600	9200	7900	7100	м.д.	м.д.
					13700	10500	9100	8700	7100	6700	5900		
«Субару-Легаси»	м.д.	м.д.	20200	18500	16900	15300	13700	12900	10700	м.д.	м.д.	м.д.	м.д.
			13500	12400	10700	10300	9600	7400	5900				
«Тойота-Кэмри»	27800	26400	25400	23200	15500	14100	13500	11300	8800	7500	7200	6700	6300
	24000	23900	19800	15800	12500	10100	9500	7500	5300	5000	4600	4300	4200
«Хёндай-Соната»	16200	21100	15100	м.д.	12600	10700	8800	8400	7000	5500	3700	м.д.	м.д.
	14800	12800	12800		9200	8500	6800	6700	6500	4500	3300		
МИНИ-ВЭНЫ И РАЗВОЗНЫЕ													
ВАЗ-2120	7100	6300	6000	5800	4400	-	-	-	-	-	-	-	-
	6100	5400	4800	4600	3700								
ВИС-2345	5100	4400	3500	3500	3000	2700	м.д.	м.д.	-	-	-	-	-
	3900	2700	2500	2000	1800	1800							
«Газель»	7900	7200	5500	4500	4400	4400	4000	3800	3500	м.д.	м.д.	-	-
	5800	4800	2900	2500	2500	2000	2000	1800	1800				
«Додж-Караван»	м.д.	21000	18000	16000	15000	12500	11000	10500	9000	7000	6800	6400	м.д.
		15300	14800	13400	9900	9500	9500	8500	5200	5200	5200	5000	
ИЖ-2117, 2717, 27171	4000	3000	2600	2200	1700	м.д.	м.д.	-	-	-	-	-	-
	2400	2200	2000	1700	1400								
«КИА-Карнавал»	21800	20800	20500	м.д.	16000	м.д.	-	-	-	-	-	-	-
	17900	15800	14500		14300								
«Крайслер-Вояджер»	м.д.	18500	16900	14700	13300	13000	12500	м.д.	9000	8800	м.д.	м.д.	м.д.
		16000	15000	13700	11100	10200	9500		7700	6700			
«Мазда-Эфини/MPV»	м.д.	м.д.	м.д.	17800	16800	м.д.	м.д.	10300	9300	м.д.	м.д.	-	-
				15700	12800			8400	8200				
«Мерседес-V класс / Ванео»	56000	31000	28700	23500	22500	22000	18000	15000	11600	-	-	-	-
	42000	21000	20500	19000	15000	15000	11200	10000	9000				
«Мерседес-Вито»	43000	30000	29000	28000	24000	23500	18000	15600	11500	м.д.	-	-	-
	24000	17000	15000	13000	12100	11000	10600	10000	9400				
«Мицубиси-L 300»	-	-	-	-	м.д.	м.д.	13600	12300	11000	10400	8500	8100	6300
							8500	6500	6300	6000	4900	4800	3600
«Опель-Зафира»	22000	18000	17000	16900	15700	13800	-	-	-	-	-	-	-
	18300	16200	15800	13900	13300	12900							
«Пежо-Партнер»	12900	12500	12000	11000	10500	7800	6900	6500	м.д.	-	-	-	-
	11200	9400	8300	7500	7500	6300	4500	4400					
«Рено-Кангу»	12500	12300	12300	10500	9400	8600	8000	4800	-	-	-	-	-
	8400	8200	8000	7000	6800	5500	5000	4500					
«Рено-Меган Сценик»	м.д.	17700	м.д.	15700	13900	12100	10300	м.д.	м.д.	-	-	-	-
		14000		12100	11100	10900	8500						
«Ситроен-Берлинго»	15000	14300	11000	10700	10100	9000	8800	7300	м.д.	-	-	-	-
	11500	10200	7500	6500	6300	5500	5200	5000					
«Ситроен-Джампер»	м.д.	м.д.	13700	13200	12300	м.д.	12200	10200	9500	м.д.	м.д.	-	-
			12200	10300	8800		8500	7000	7000				
«Соболь»	8100	6700	5900	5000	4900	4700	м.д.	-	-	-	-	-	-
	5700	5000	4000	3300	3200	3200							
«Тойота-ХайЭйс»	м.д.	м.д.	19000	17500	15800	15300	14800	14000	13600	12800	9000	8100	8000
			17000	15000	10800	10200	9800	9000	8600	7500	5600	4200	4100
«ФИАТ-Дукато»	м.д.	м.д.	м.д.	15900	15800	14500	12000	11400	10000	10000	7900	м.д.	6100
				12500	11100	9100	7800	6900	6800	5200	4200		3200
«Фольксваген-Каравелла»	м.д.	м.д.	м.д.	22800	22200	21000	18800	16000	м.д.	м.д.	9700	9500	8600
				18200	14700	13800	13600	10000			9200	8000	7100
«Фольксваген-Кэдди»	м.д.	м.д.	м.д.	8700	8500	8300	7500	7000	м.д.	м.д.	-	-	-
				6800	6500	6300	5000	4500					
«Фольксваген-Транспортер»	36000	26000	21000	19000	17000	17000	13000	10800	10500	10000	9300	8600	8000
	27000	17500	15000	13800	12500	10500	9500	8300	8200	7600	7300	7000	5000
«Форд-Транзит»	25000	25000	23000	18000	14500	12800	11500	10400	10400	9000	8700	6900	6400
	14500	14400	13000	11000	9900	9600	8500	6400	6100	5700	4600	4500	4300

«–» – модель не выпускалась   м.д. – мало данных

* Диапазон цен, покрывающий около 80% рынка автомобилей в хорошем состоянии, ежегодный пробег которых, объявленный продавцом, не превышает 20 тыс. км

ЧИСТАЯ ПОБЕДА

Михаил Васильев

Человек любит чистоту! Но чистота не приходит сама, за нее приходится бороться. Для автомобилиста это поле битвы включает еще и площадь салона. Особенно летом. Дорожная пыль, пятна на обивке от пролитых прохладительных напитков. Про задний диван лучше вообще не говорить. Дети, домашние животные, прочие загрязнители... А ведь так хочется вернуть ту первозданную чистоту, когда автомобиль был совсем новый.

Тут в дело вступает химия. Как работают эти препараты, толком никто не знает, но все привыкли доверять надписям на упаковках: очиститель, удалитель и прочее. В магазинах таких хватает, мы закупили аж 22 различных наименования.

Arexons, очиститель салона автомобиля, Италия

1



Ориентировочная цена – 160 руб.

Один из лучших «чистюль» в тесте. С первой попытки удалил въевшуюся пыль.

Blue Coral, Dri-Clean, США

2



Ориентировочная цена – 130 руб.

Также победитель теста. Справился с дорожной пылью за один цикл обработки.

Gunk, Carpet and Upholstery, США

3



Ориентировочная цена – 125 руб.

Справился с противником в «первом раунде». В восьмерке лидеров.

KERRY, очиститель салона, Россия

4



Ориентировочная цена – 190 руб.

Самый бюджетный «чистильщик»! Да и эффективность на высоте.

Tuff Stuff, Spot&Stain Remover, Аргентина

5



Ориентировочная цена – 160 руб.

В списке «Лучших из лучших». В комплект входит и щетка.

Turtle wax, Interior 1, Англия

6



Ориентировочная цена – 110 руб.

Препарат из числа лидеров теста. И щетка всегда под рукой…

Vanish, Oxi action, Россия

7



Ориентировочная цена – 205 руб.

Средство скорее для домашнего применения, но и в автомобиле работает на пять с плюсом.

АВТОБАНЩИК, очиститель велюровых поверхностей салона, Россия

8



Ориентировочная цена – 60 руб.

Отлично справился с задачей. Благодаря низкой цене можно назвать безоговорочным победителем.

Испытания на эффективность доверили испытательной лаборатории «Метроном». Эксперты сначала принялись за «втирательство» (втирали дорожную пыль в образцы обивочной ворсовой ткани), а затем занялись «отмыванием» (обрабатывали пятна чистящим средством). Дорожную пыль в качестве загрязнителя использовали для того, чтобы максимально уравнять возможности чистящих средств, иными словами, она

КОРОТКО О ПЫЛИ

Откуда берется пыль? Начнем с того, что она бывает двух видов: естественного происхождения и образовавшаяся в результате деятельности человека. Первая – это так называемая природная пыль: микроскопические частицы земли, дерева, даже морская и океаническая соль. Второй вид пыли – мельчайшие частицы кожи, одежды и т.д., и т. п. Автомобиль с точки зрения пылезащищенности, как принято говорить, – не подарок. Тканевые, а также велюровые обивки – сами источник пыли, а частицы естественного происхождения проникают внутрь салона через открытые окна и воздухозаборники.

9	10	11	12
Hi-Gear, Clean Dry, США	**MANNOL, ESTOCADA 9976, Германия**	**PINGO, SUPER SCHAUM, Германия**	**SONAX, Xtreme, Германия**
Ориентировочная цена – 195 руб.	**Ориентировочная цена – 90 руб.**	**Ориентировочная цена – 190 руб.**	**Ориентировочная цена – 280 руб.**
Со второй попытки пятна и след простыл…Это неплохо.	Очиститель наносили не более двух раз. Это недолго.	Со второй попытки пятно исчезло. Производитель предлагает использовать средство повсюду.	Аналогичный результат. Два подхода – «вес взят». Не золото, но бронза!

13	14	15	16
STP, Tuff Stuff, Аргентина	**AUTO Doctor, США**	**ВЭЛВ, очиститель салона, Россия**	**DETEX, Detergente per tessuti, Италия**
Ориентировочная цена – 105 руб.	**Ориентировочная цена – 105 руб.**	**Ориентировочная цена – 85 руб.**	**Ориентировочная цена – 140 руб.**
Удалил пятно со второй попытки – тоже неплохой результат.	Справился с загрязнением после третьего цикла обработки.	Три цикла обработки. Из весомых плюсов – низкая цена.	Три подхода и дело сделано. Но заплатить придется побольше.

«ЛУЧШИЕ ИЗ ЛУЧШИХ»:
Blue Coral, Dri-Clean,
Tuff Stuff, Spot&Stain Remover,
Vanish, Oxi action,
Turtle wax, Interior 1,
Gunk, Carpet and Upholstery,
Arexons, Очиститель салона автомобиля,
АВТОБАНЩИК, Очиститель велюровых поверхностей салона,
KERRY, Очиститель салона.

служила общим мерилом. Эффективность оценивали по количеству циклов обработок, необходимых для полного удаления пятна с обивочной ткани. Цикл в данном случае сродни «количеству подходов к снаряду». Нанести средство, обработать – вот и весь цикл. Если препарат удалял загрязнение после первого цикла – он попадал в число «Лучших из лучших». Результаты испытаний можно увидеть в таблице, а краткие выводы по эффективности каждого препарата – в подписях к фото. □

СПРОСИМ ЧИТАТЕЛЕЙ

Лучший способ навести лоск на автомобиль - это...



26%	ведро и щетка
24%	баллончики с автохимией
50%	специализированная автомойка

СВОДНАЯ ТАБЛИЦА ОЧИЩАЮЩЕЙ СПОСОБНОСТИ ПРЕПАРАТОВ

Номер образца	1-й цикл	2-й цикл	3-й цикл	4-й цикл
1	★★★★			
2	★★★★			
3	★★★★			
4	★★★★			
5	★★★★			
6	★★★★			
7	★★★★			
8	★★★★			
9	★★★	★★★★		
10	★★★	★★★★		
11	★★★	★★★★		
12	★★★	★★★★		
13	★★★	★★★★		
14	★★	★★★	★★★★	
15	★★	★★★	★★★★	
16	★★	★★★	★★★★	
17	★★	★★★	★★★★	
18	★	★★	★★★	★★★★
19	★★	★★	★★★	★★★★
20	★★	★★★	★★★	★★★★
21	★	★★	★★★	★★★★
22	★	★★	★★★	★★★★

++++ – полное удаление пятна грязи; +++ – удаление пятна грязи более чем на 70%; ++ удаление пятна приблизительно на 50%; + – слабое удаление пятна (менее 25 %).

АВТО ЛИДЕР, очиститель велюра, Россия

17



Ориентировочная цена – 50 руб.

С третьей попытки «игрок угадал все слово». И установил рекордную цену!

Elf, Tira Nodoas Texteis, Франция

18



Ориентировочная цена – 85 руб.

Чуть больше терпения и после четвертого цикла пятно исчезнет.

LIQUI MOLY, Polster-Schaum-Reiniger, Германия

19



Ориентировочная цена – 175 руб.

После четырех обработок пятно убрали на 70%…

Shell, Upholstery Cleaner, Польша

20



Ориентировочная цена – 160 руб.

Четыре цикла для полного удаления пятна. Терпение и труд...

SIMONIZ, Upholstery Cleaner, Англия

21



Ориентировочная цена – 95 руб.

Только с четвертого цикла обработки удалось «положить противника на лопатки».

Teflon, Upholstery & Carpet Care Kit, Великобритания

22



Ориентировочная цена – 380 руб.

Понадобилось четыре цикла. В набор входит несколько препаратов и губка.

...ПОХОЖ НА ОБМАН

Михаил Васильев

Туман и противотуманные фары – как дождь и дворники: вечные непримиримые соперники. Но если методы борьбы с дождем ясны, то с туманом – не до конца. Есть мнение, например, что фара «просветит» туман лишь в том случае, если длина световой волны будет больше диаметра мельчайших пузырьков воды, из которых состоит туман. Если длина меньше диаметра пузырька – свет рассеется. Но пузырьки эти не имеют постоянного размера – а потому одна и та же фара может быть как эффективной, так и беспомощной.

Вообще, по правилам противотуманные фары должны быть установлены не ниже 0,25 м от дороги и не выше фар ближнего света. Оно понятно: туман-то – стелящийся, а светить нужно как бы под него. Но даже если и так, смотреть нам все равно придется сквозь дымку... В общем, «туманки» – не панацея от метеорологических явлений такого рода, но одна из незаменимых мер.

Невозможно объять необъятное: для очередной экспертизы мы выбрали только те фары, которые можно установить на «Ладу-110». Тем более что «десятка» не отличается хорошим светом, а смонтировать противотуманные фары в ее штатные места несложно. Набралось семь комплектов, которым и предстояло пройти испытание в НИИАЭ: Hella Comet 450, 202.3743201, Mini Fog Lamp HY-174, AL, CIRIE, CarCare и Al Khateeb.

Особого ГОСТа для противотуманных фар пока нет – но разговор о нем идет. Эксперты испытывали образцы на соответствие требованиям Правил ЕЭК ООН № 19. Основные светотехнические характеристики, по словам экспертов, – максимальная освещенность в зонах D и E (центральной и боковой).

Выводы экспертов оказались довольно позитивными – все предоставленные им изделия, кроме фар Al Khateeb и CarCare, по световым и цветовым параметрам соответствуют нормативу. Однако наилучшую освещенность в зоне показали фары Hella Comet 450, AL и 202.3743201. А наибольшую ширину пучка продемонстрировали 202.3743201, AL и Hella Comet 450.

И последнее. Если туман на дороге такой густой, что не помогают и фары, не стоит высовывать голову из окна. Помните историю про тех несчастных, что столкнулись лбами в коварном тумане?

AL



Ориентировочная цена – 630 руб.

Изделие ООО «Аутомотив Лайтинг» заняло первое место по параметру освещенности, ширине пучка (70°), хорошей светотеневой границе. Фары укомплектованы лампочками.

Наше мнение: рекомендуем.

CIRIE



Ориентировочная цена – 540 руб.

Фары показали хороший результат. Из дополнительных плюсов: пластиковый отражатель, не поддающийся коррозии, и лампочки в комплекте.

Наше мнение: рекомендуем.

HELLA COMET 450



Ориентировочная цена – 2000 руб.

Именитый производитель подтвердил немецкую родословную. Достойная освещенность и ширина пучка (56°), но в штатное место фара не помещается – надо вешать под бампером.

Наше мнение: рекомендуем.

MINI FOG LAMP HY-174



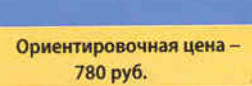
Ориентировочная цена – 600 руб.

Соответствуют требованиям, однако смутил номер сертификата, указанный на фаре. Он идентичен тому, что у сертификата фар AL...

Наше мнение: рекомендуем.

202.3743201





Ориентировочная цена – 780 руб.

ОАО «Автосвет». Отличная ширина светового пучка (83°) и освещенность перед автомобилем. Минусы: продается без упаковки и лампочек – несолидно.

Наше мнение: рекомендуем.

AL KHATEEB



Ориентировочная цена – 600 руб.

Световой пучок не соответствует требованиям по форме и цвету, светотеневая граница отсутствует. Причина этого, по мнению испытателей, – в покрытии защитного стекла.

Наше мнение: не рекомендуем.

CARCARE



Ориентировочная цена – 600 руб.

Размыта светотеневая граница, световой пучок в зоне E отсутствует, в зоне D – не дотягивает до норматива.

Наше мнение: не рекомендуем.

ИЖ-27175

Автомобиль Иж-27175 признан лучшим отечественным фургоном

Модель ИЖ-27175 является грузовой модификацией автомобиля ИЖ-2717 с использованием узлов автомобиля ВАЗ-2104.

Новый фургон ИЖ-27175 не только не уступает своему предшественнику, но обладает рядом более привлекательных потребительских свойств.

Большой процент использования деталей и узлов, унифицированных с «вазовскими», позволил сделать производство автомобиля более технологичным, а сам автомобиль - более надежным, простым в обслуживании и дешевым в эксплуатации.

Автомобили ИЖ-27175 проходят по основной технологической цепочке ОАО "ИжАвто". При их производстве используется модернизированное сварочное оборудование. Окраска кузова ИЖ-27175 производится в одной окрасочной линии с автомобилями KIA SPECTRA и ВАЗ-21043 на новом современном оборудовании с применением процесса катафореза, что позволило увеличить срок гарантии на кузов от сквозной коррозии до 3 лет.

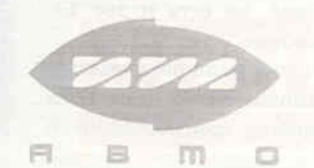
С июля 2006 г. автомобиль соответствует требованиям ЕВРО-2 ЕЭК ООН.

ОАО "ИжАвто"

Ижевск, ул. Автозаводская, 5

Тел.: (3412) 464-464
(3412) 649-093
(3412) 649-134
(3412) 468-979

www.izhauto.com





ДЛЯ ШИРОКОГО КРУГА

Андрей Сидоров

Последние годы мировые производители шин концентрировали свое внимание главным образом на создании скоростных покрышек – потребители стали покупать более мощные и дорогие автомобили.

Однако анализ европейского рынка, проведенный Nokian Tyres, показал: за первое полугодие 2005 года доля проданных шин высшего класса (UHP – Ultra High Performace) с индексом скорости более 240 км/ч составила 12%, тогда как с индексом «Т» – 44% (допустимая скорость 190 км/ч). С учетом этого Nokian Tyres разработала и выпустила в свет новинку – Nokian i3, шину для небольших легковых автомобилей и семейных авто средних размеров. Основной ассортимент – покрышки 14 и 15 дюймов, но есть и две 13-дюймовые.

Новая резиновая смесь с кремнием Nordic cool Silica compound приспособлена к северным условиям. Сцепные свойства шины сохраняются и при сильном дожде, и холодным весенним утром, и во время первых осенних заморозков, когда температура может опуститься ниже -10°С.

Рисунок протектора несимметричный, с наружной и внутренней сторонами. Дизайн и конструкция их различны, что сейчас общепринято для шин UHP. Жесткая наружная плечевая зона и широкие внутренние канавки призваны улучшить управляемость и способствовать более стабильному вождению. Три главные продольные канавки, вобрав в себя воду из пятна контакта, отводят ее в стороны через поперечные, тем самым улучшая сопротивляемость шины аквапланированию. Протектор акустически оптимизирован – три шашки плечевой зоны разной длины расположены в такой последовательности, что на границе резонанса не зарождаются неприятные для слуха пики звуковых волн.

Поскольку узкие шашки более податливы, чем широкие, жесткость протектора сохраняется одинаковой по всей ширине благодаря ламелям разной глубины – широкие шашки рассечены более глубокими. Кроме того, ламели переменного размера улучшают сцепление на мокрой дороге, снижают шум и сопротивление качению, да и сам протектор служит дольше. В итоге – меньше расходов и меньше вреда экологии. К тому же шины Nokian традиционно изготавливают без вредных высокоароматических масел.

Для удобства владельцев на беговой дорожке есть индикатор износа – по мере истирания шины на нем остаются цифры, показывающие остаточную высоту рисунка. Предусмотрен даже информационный участок на боковине – тут можно сделать отметку о месте установки шины на автомобиль перед сезонной заменой. Еще одна полезная опция: 14- и 15-дюймовые шины снабжены уплотнительным кольцом, защищающим закраины ободьев от попадания грязи.

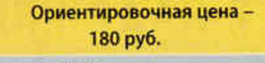
В России новинка уже поступила в продажу.

На разрезе можно увидеть антишумовые полости и ламели разной величины.

По центру беговой дорожки нанесен индикатор износа. По мере истирания протектора оставшиеся цифры информируют об остаточной глубине рисунка.

РЮКЗАК БЕЗОПАСНОСТИ

Алексей Воробьев-Обухов

Заявленный производитель – **SANACO,** Королев	Заявленный производитель – **HERLITZ,** Германия	Заявленный производитель – **HAMA,** Германия	Заявленный производитель – **SCHNEIDERS,** Германия
			
 **Ориентировочная цена – 180 руб.**	**Ориентировочная цена – 1980 руб.**	**Ориентировочная цена – 3000 руб.**	**Ориентировочная цена – 4300 руб.**
Масса – 940 г **Относительная яркость – 99%** При очень низкой цене ранец имеет нашивки и по бокам, к тому же радует большим количеством отделений.	**Масса – 850 г** **Относительная яркость – 99%** На нашивки не поскупились, много отделений, жесткое пластиковое дно.	**Масса – 1430 г** **Относительная яркость – 99/86%** Самый яркий здесь катафот на замке. Радует полностью жесткий каркас, но масса и цена скорее для старшеклассников.	**Масса – 1190 г** **Относительная яркость – 100%** Самый дорогой из ранцев имеет жесткий каркас, виден с любой стороны и радует «зарулевское» сердце своими сюжетами.
Наше мнение: отлично.	**Наше мнение:** отлично.	**Наше мнение:** отлично.	**Наше мнение:** отлично.

Юные эксперты за работой.

Рюкзак безопасности? Неужели хитрые конструкторы придумали отдельную защиту для спины? А вот и не угадали: сегодня речь не о том, что должно быть в автомобиле, а о другом – том, что надо бы иметь… всем школьникам. Не удивляйтесь – новая редакция п. 4.1 ПДД гласит: «… в темное время суток или в условиях недостаточной видимости пешеходам рекомендуется иметь при себе предметы со световозвращающими элементами и обеспечивать видимость этих предметов водителям транспортных средств».

За отсутствие таких предметов пока не оштрафуют, но почему бы нам самим без угрозы штрафа не снабдить ими ребятишек – у них всегда есть шанс ранним зимним вечером или в плохую погоду оказаться на улице или дороге, освещенных лишь фарами проезжающих автомобилей. А чтобы не забыть спасительный предмет дома, им должен стать, конечно же, школьный ранец – сегодня без него какая учеба?

В преддверии нового учебного года мы совершили вылазку в крупные магазины, торгующие всем для него необходимым. Да… В Москве от изобилия ранцев и портфельчиков глаза буквально разбегаются. Предлагают и за 200, и за 6000 рублей, но те самые «световозвращающие элементы», которые нас интересуют, наклеены или пришиты далеко не на всех моделях, а есть они или нет, не зависит от объявленной цены изделия!

Формально фирмы-изготовители упрекнуть не в чем: ПДД лишь рекомендуют, но не обязывают иметь при себе предметы с такими «элементами», и потом, кто сказал, что это должен быть непременно ранец? Мы тоже считаем, что не только он, но в первую очередь именно ранец, поскольку может в большей степени обеспечить водителям видимость, как того требует п. 4.1 ПДД. И потому обращаемся непосредственно к родителям. Пойдете выбирать новенький рюкзачок, отдайте предпочтение тем, что со светящимися нашивками! А вот каким именно, поймете, ознакомившись с итогами нашего теста.



Сюрприз – загадка для детей: закройте верхний снимок и угадайте, где какой рюкзачок на фото внизу.



Заявленный производитель – **ОАО «ГАЛАТЕЯ»**, Бронницы	Заявленный производитель – **ОАО «ГАЛАТЕЯ»**, Бронницы	Заявленный производитель – **HAPPY RAIN WURFLINGSDOBLER**, Германия	Заявленный производитель – **ОАО «ГАЛАТЕЯ»**, Бронницы
			
Ориентировочная цена – 640 руб.	**Ориентировочная цена – 850 руб.**	**Ориентировочная цена – 1200 руб.**	**Ориентировочная цена – 450 руб.**
Масса – 740 г **Относительная яркость – 100%**	**Масса – 770 г** **Относительная яркость – 100%**	**Масса – 830 г** **Относительная яркость – 70%**	**Масса – 480 г** **Относительная яркость – 15%**
И ведь могут, если хотят. Да еще и сюжеты «зарулевские». Но сбоку ранец не будет виден.	Сам по себе ранец очень веселенький. Но сбоку виден не будет.	Этот ранец имеет нашивки и по бокам, много отделений, но качество светоотражения оставляет желать лучшего.	Ну разве можно экономить на детской безопасности!
Наше мнение: очень хорошо.	**Наше мнение:** очень хорошо.	**Наше мнение:** хорошо.	**Наше мнение:** плохо.



Настя выбрала Herlitz, Вася – Schneiders с автомобильной тематикой. Наш человек!

КАК ОЦЕНИВАЛИ НЕОЦЕНИМОЕ?

Наш тест мы вели в двух аспектах – субъективном и объективном. С первым все было просто: приглашенных на фотосессию Настю и Васю мы попросили выбрать наиболее понравившиеся им модели, так что у нас был и девчоночий и мальчишечий взгляды. Выбор сердцем был сделан моментально и бесповоротно (его итог на снимке), причем в пользу рюкзачков с отражающими нашивками. Молодцы дети, не подкачали! А мы ведь не раскрывали им цель нашего эксперимента.

Объективности ради все восемь моделей были взвешены (масса – важный параметр, особенно для учеников начальных классов!) и далее отправлены на фотометрию. Ее решено было проводить в максимально приближенных к «боевым» условиях. Все ранцы установили в ряд и с нескольких десятков метров осветили фарами. Единственный в нашем тесте образец без нашивок мгновенно провалился в темноту, остальные засияли своими полосками и катафотами. Осталось с помощью цифровой камеры сделать «групповой портрет» и измерить относительную яркость самых светлых пикселей. Результаты измерений и выводы, как обычно, приведены под фото, которые расставлены согласно занятым местам.

ВОЗЬМИТЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВО!

Как видите, у нас представлена почти вся ценовая палитра школьных ранцев: от супербюджетных по цене 180 рублей до престижных за 4300. Естественно, на нижнем краю диапазона отечественные изделия, на верхнем – немецкие. И вот, если говорить о безопасности детей на «ночной» дороге, то наши оказались среди лидеров и еще… на последнем месте. Два ранца ОАО «Галатея» из Бронниц сияют нашивками на все 100%, но почему-то третий сделан вообще без них и в темноте практически не виден. Вы скажете, это самый дешевый образец? А посмотрите на сумку, пошитую в Королеве: при цене всего 180 рублей на ней целых три световозвращающие нашивки, что позволяет видеть ребенка не только со спины, но и сбоку!

Удивила и немецкая фирма Happy Rain Wurflingsdobler: где им удалось найти столь малоэффективную отражающую нашивку?

Очевидно, сами по себе эти полоски практически не удорожают изделие, и потому хотелось бы предложить всем изготовителям взять на себя добровольное обязательство: ни одного школьного ранца без светоотражателей! (Сейчас таких на прилавках – около половины.) Спасете хотя бы одну детскую жизнь – вам зачтется. □

ШЕСТЬДЕСЯТ ТЫСЯЧ ЗЕМНЫХ ШАРОВ

Михаил Колодочкин

Согласен! Незачем владельцу нормальной машины лишний раз лазить под капот: не должна она ни с того ни с сего ломаться! Но стоит однажды ранним утром забыть выключить фары, как к вечеру вспоминаешь древний закон: «Каждый – сам за себя!». Поворачиваешь ключ – а лампочки на панели гаснут, как на терминаторе: приехали... И вокруг как назло никого. Впрочем, у проезжающих все равно обычно нет ни проводов, ни желания давать «прикуривать».

Раньше, на худой конец, в багажнике лежала заводная рукоятка. Упражнение было простым, хоть и требовало известной сноровки. А как вам другое решение – выключить забытые фары, подождать минут пять–десять, а затем... повторить попытку пуска?! И мотор, почти наверняка, заурчит – если, конечно, параллельно вашему аккумулятору был подключен конденсатор огромной емкости.

КРАСНАЯ АРМИЯ ВСЕХ СИЛЬНЕЙ!

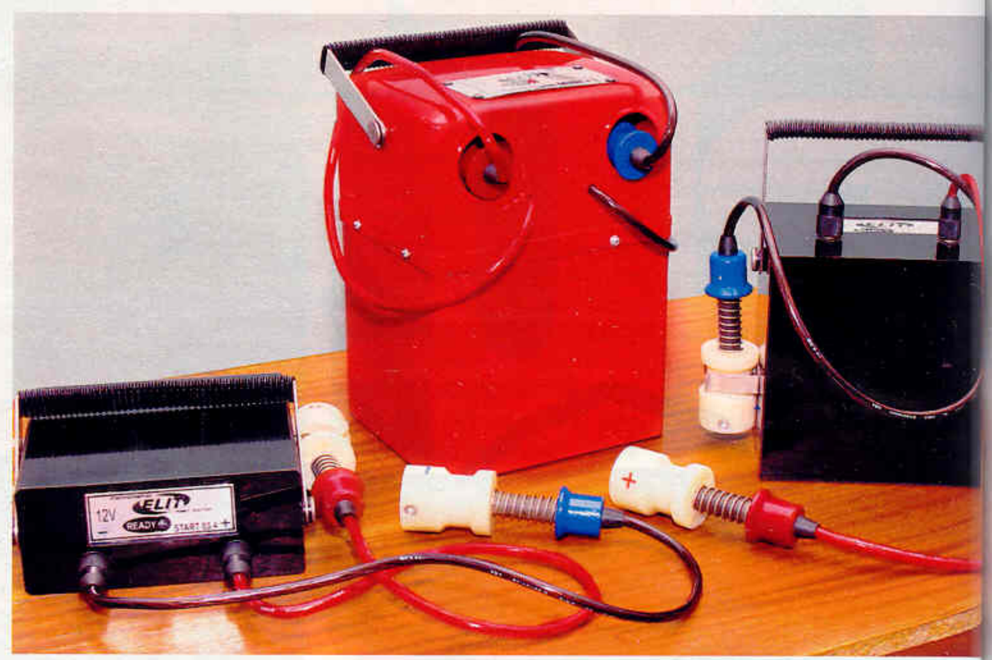
Какую эйфорию вызвала эта идея четверть века назад (ЗР, 2004, № 11)... Ведь даже батарея, растратившая свои законные ампер-часы (55 или сколько там – не важно), еще может отдавать ток – не стартерный, естественно, а куда более скромный. Им потихоньку зарядится конденсатор, чтобы потом в течение нескольких секунд резво крутить стартер. И таких попыток может быть несколько. А если учесть, что даже самый дрянной аккумулятор был тогда жутким дефицитом, то становится понятно желание отыскать нужный конденсатор в каком-нибудь НИИ.

Неудивительно, что первым – и уважаемым! – клиентом для создателей суперконденсаторов выступила тогда наша армия. Ежели боевая единица в нужный момент вдруг откажется пускаться, то... в общем, понятно. На сей счет есть и норматив: емкость батареи ни при каких обстоятельствах не должна снижаться ниже определенного порога: 50% – летом, 75% – зимой. А что прикажете делать в чистом поле, когда батарея уже подсела, за окном – минус 45, а у закоченевшего бойца – полчаса на пуск мотора КамАЗа? Конденсатор был воспринят на ура – даже генеральские «волги» зачем-то обзавелись эдакими «ведрами», спрятанными, за неимением лучшего места, в багажниках.

А сегодня? Сегодня емкость конденсатора, эквивалентная 60 000 земным шарам, уже стала реальностью. Но при всем при том по сути ничего не изменилось.

ДЛЯ ИНОСТРАНЦЕВ?

Суперконденсаторы сегодня производят несколько российских фирм: «Технокор» (Москва), ЭСМА (Троицк), «Элит» (Курск), «Плескава» (Псков) и другие. Иностранцы тоже стараются – отметим, к примеру, американский Maxwell и японский Panasonic – но мы ничуть не хуже: практически вся российская продукция сразу уходит за рубеж. «Суперкапы», как их часто называют, применяют в гибридных силовых установках, системах бесперебойной подачи энергии, в тяговом транспорте, «автозвуке», железнодорожной технике и т.п. И, ко-



«Вечные двигатели» – вернее, вечные пускатели от фирмы «Элит». В обслуживании не нуждаются, да и в подзарядке тоже. Один подойдет для автохозяйства, второй можно возить с собой.



Двенадцативольтовый стартерный модуль фирмы ЭСМА и его составной «кирпичик». Через год разработчики обещают уменьшить габариты примерно вчетверо – до размеров банки растворимого кофе. А цену – еще сильнее: пятьдесят с лишним тысяч рублей – это, сами понимаете, несерьезно.



Повестку из военкомата, скорее всего, получат конденсаторы фирмы «Технокор» – испытания закончены, цена согласована. Миниатюрностью они похвастаться не могут, но на КамАЗе места много.

нечно же, для пуска двигателей – в помощь аккумуляторам. Но…

Но ни о какой технической революции разговоров уже нет – во всяком случае это касается стартерного пуска. Фирмы продолжают годами представлять на выставках знакомые в общем-то экспонаты, обещая в ближайшем будущем кардинально снизить себестоимость, перейти к массовому производству, снабдить конвейеры автозаводов и т.п. Но реально сегодняшние объемы исчисляются всего лишь сотнями штук в год. При этом о ценах лучше не думать: к примеру, чтобы крутануть конденсатором двигатель «Волги», ее владельцу придется выложить чуть ли не 2000 долларов! Да и купить изделие в розницу сегодня невозможно – единичное производство.

Причин, на мой взгляд, несколько. Основные потребители «суперкапов» сегодня – немногочисленные заокеанские дальнобойщики, привыкшие в угоду комфорту высасывать своими микроволновками и холодильниками ампер-часы из штатных батарей. Но понятно, что на любой цивилизованной стоянке они тут же подключатся к стационарной розетке и разом снимут свои энергетические проблемы. Нашим же дальнобоям «суперкапы» просто не по карману: куда проще потратиться на резервный аккумулятор. Владельцы легковушек вообще особой необходимости в подобной технике не испытывают: аккумуляторов теперь полно, да и качество их уже не то, что раньше. Необычное пусковое устройство еще может пригодиться для гаражного хозяйства, а разоряться на изделие, без которого все спокойно ездят, – увольте!

Остается то, с чего все и началось – армия. Именно здесь «суперкапы» могут наконец-то получить постоянную прописку. Во всяком случае КамАЗы и «уралы», оснащенные «суперкапами», прошли полный цикл испытаний – морозильные камеры, пробеги и все такое. Технических препятствий нет, а потому конденсаторы московской фирмы «Технокор» уже примеряют армейские погоны.

Чьи конденсаторы лучше? Не будем сталкивать фирмы – проводить экспертизу единичных изделий бессмысленно. А вот оценить, до какого состояния нужно довести батарею, чтобы уже никакой конденсатор не помог, очень даже интересно. В нашем распоряжении – конденсатор фирмы ЭСМА емкостью 600 Ф и батарея 6СТ-55.

ГДЕ ГРАНИЦА ДОЗВОЛЕННОГО?

Формально для пуска двигателя легковушки нужен сравнительно небольшой заряд – от силы 1 А·ч. Но здесь есть доля лукавства: сам по себе конденсатор в одиночку работать не любит – ему нужна помощь батареи. А если она уже полностью села, то и возможности конденсатора на поверку оказываются более скромными:



Подсобный транспорт на ЭСМЕ – естественно, конденсаторный. В активе также имеются опытные образцы «Газели», троллейбуса и т.п.

несколько секунд – и все. Однако пробуем.

Начали с плюсовой температуры 20°С: из аккумулятора забрали все 55 А·ч – током 2,75 А в течение 20 ч. ЭДС батареи составила при этом 12,04 В. Стартерный ток она, естественно, уже не выдавала (ни секунды!), но издевательство с разрядом продолжили – в итоге остановились на пороге 11,56 В. Затем подключили к батарее разряженный конденсатор и через некоторое время оценили длительность разряда этого «тандема» током 425 А до напряжения 7,5 В – норма должна была составлять 10 с. Испытания на морозе выглядели аналогично, но батарею разряжали не так зверски, как в тепле. Ориентировались на плотность – на рубеже 1,17 г/см^3 разряд прекратили, дабы не заморозить электролит. ЭДС при этом равнялась 12,08 В. Длительность «зимнего» разряда решили замерить согласно стандарту, в два этапа – при номинальном токе и при уменьшенном до 60% от номинала. Зачем? Да затем, что первого этапа для пуска точно не хватит: трех секунд на морозе, скорее всего, будет маловато…

Результаты – в таблице. Выводы – простые: конденсатор действительно может восстановить работоспособность пусковой системы автомобиля при разряженной батарее, но его возможности не беспредельны. Поэтому доводить батарею до «кондрашки» ни при каких обстоятельствах нельзя – ни с конденсатором, ни без него.

А если увеличить емкость конденсатора? Скажем, вдвое? Увы – это не выход: попытка высосать из батареи лишние амперчасы просто приведет к тому, что напряжение на ее клеммах начнет стремительно снижаться и конденсатор зарядится до такого скромного потенциала, что дело опять закончится секундой-другой – не больше.

И последнее. Уже производятся серийно отечественные аналоги знаменитой «Оптимы» – такие аккумуляторы легко выдают ток 850 А на любом морозе… Намек понятен? □

РАЗРЯДНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ЭНЕРГОБЛОКА ИЗ АККУМУЛЯТОРА И СУПЕРКОНДЕНСАТОРА

Температура, °С	Исходная ЭДС, В	Длительность первой ступени разряда током 425 А, с	Длительность второй ступени разряда током 255 А, с
+20	11,56	1-я попытка – 8 2-я попытка – 7 3-я попытка – 6 4-я попытка – 4 5-я попытка – 2	не измерялась
-18	12,08	1-я попытка – 3 2-я попытка – 3 3-я попытка – 2 4-я попытка – 1 5-я попытка – 1	1-я попытка – 7 2-я попытка – 7 3-я попытка – 7 4-я попытка – 6 5-я попытка – 4



РУКИ ПРОЧЬ... ОТ ТЕЛЕФОННОЙ ТРУБКИ!

Денис Чиликин

Увидеть за рулем водителя, разговаривающего по телефону? Да сколько угодно! Рулим одной рукой, ею же переключаем передачи. И это еще не верх пилотажа – некоторые умудряются и SMS отправлять на ходу. Наверное, каждый понимает, что это не только неудобно, но и небезопасно, да и Правила дорожного движения такое строго запрещают, тем не менее... Может, пора уже переходить на более цивилизованные способы общения?

У МЕНЯ В УШАХ БАНАНЫ...

Вернее, не бананы, а наушники. Самый простой и дешевый вариант телефонной гарнитуры – проводная. Вставляем наушник в ухо, микрофон висит на этом же проводе – необходимость держать рукой трубку отпадает. На некоторых модельках можно найти и кнопочки для приема вызова, регулировки громкости и т.п. Стоимость – чуть ли не от 100 рублей. Берем? Или подождем?

Сразу скажем о минусах подобных устройств. Первое – это сами провода. Они болтаются, сплетаются в узлы, перетираются и вообще доставляют неудобства. Второе – совместимость с моделью телефона: сколько телефонов, почти столько же и гарнитур. Наконец, третье – качество связи. У большей части предлагаемых недорогих «хэндс фри» смутное происхождение, поэтому не стоит удивляться, если, пользуясь ими, будете слышать куда менее отчетливую речь, чем при разговоре по телефону. Дешевые компоненты – что тут сказать... Естественно, к фирменным изделиям это не относится. Ну и вообще, проводная гарнитура просто морально устарела. Потому звоним, то есть идем, дальше.

В последние годы даже в России широко входит в жизнь беспроводная технология Bluetooth, используемая для приема-передачи радиоволн. Скорость в таком канале достаточно высока и передавать с ее помощью речь не представляет никакой сложности. Притом передача голоса – лишь частный случай: подобным же образом можно, например, перекачивать файлы из ноутбука в «наладонник» или на телефон. В общем, делать все то, для чего раньше нужны были провода (естественно, при наличии Bluetooth-устройств).

Логичен вопрос: можно ли рассчитывать на то, что два беспро-



Проводные гарнитуры постепенно уходят в прошлое, но до сих пор ими еще активно пользуются. Помимо своего основного назначения, они часто служат для прослушивания радио, MP3 и т.п..



Bluetooth-гарнитура Jabra BT500 способна работать до восьми часов в режиме разговора, до 240 часов в режиме ожидания – и это при массе всего 19 граммов. Подзарядку производят как от зарядного устройства, так и от компьютера – через порт USB. Имеет функции голосового набора, режима ожидания, повторного набора последнего номера. Предусмотрена индикация состояния аккумулятора и канала Bluetooth с помощью светодиода.



Внешний экран Parrot CK3100 может быть установлен в любом месте автомобиля, тогда как основной блок лучше «припрятать». Графический дисплей позволяет видеть записную книжку и совершать все необходимые манипуляции.



Автомобильное устройство громкоговорящей связи HCB-100 от Sony Ericsson не требует профессиональной установки в автомобиль. Все, что нужно – это прикрепить его зажимом к солнцезащитному козырьку. Микрофон, динамик, клавиши управления расположены на миниатюрном корпусе, и при необходимости устройство можно унести домой.

водно общающихся устройства будут стопроцентно совместимы друг с другом? Хотелось бы ответить – да, но, если по-честному, не всегда. Технологии развиваются – отсюда и разные версии протокола общения. Хотя, опять-таки, несовместимость для Bluetooth-устройств – крайне редкое явление. К слову сказать, сейчас уже есть телефоны, способные передавать на стереогарнитуру стереосигнал. На первый взгляд не совсем понятно: телефон-то работает с моносигналом. Но вспомним, что современный аппарат – это не только телефон, но и FM-радио, а также MP3-плеер. Не будешь же доставать для него проводные наушники...

Теперь о минусах Bluetooth-гарнитур. Недостатков на порядок меньше, но все же не без них. Гарнитура беспроводная, а значит, нуждается, пусть и в не частой, но подзарядке (впрочем, как и мобильник). Так что без «зарядников» не обойтись. К тому же, естественно, цена у подобной «радости» начинается где-то от 1500 рублей. Зато можно положить телефон в кармашек и не отвлекаться от дороги. Вроде бы все удобно, но, как известно, узкая специализация почти всегда лучше универсальности. Значит, автомобилистам есть еще на что посмотреть.

НЕ КРИЧИМ ЗА РУЛЕМ...

Автомобильные системы громкой связи начинали с тех же проводных и затем плавно перешли на Bluetooth.

Что в результате? В уши мы уже ничего не «вставляем», слушаем через динамики – получается громкая связь. Большая часть подобных устройств выполнена по одному принципу: небольшой блок для беспроводной связи с телефонным аппаратом, с которым, в свою очередь, связан проводами микрофон (место ему обычно находят на солнцезащитном козырьке) и динамик. Через него-то мы и будем слушать разговор. Наличие пользовательского интерфейса (экран, кнопки и т.п.) зависит уже от конкретной модели. Во всяком случае, есть из чего выбирать.

Какие преимущества перед беспроводной гарнитурой? Начнем с того, что hands free обычно не нуждается в зарядке – в автомобиле всегда наличествует бортовая сеть. Далее – свободные уши: любителям музыки не придется снимать-надевать гарнитуру (да и вообще, «лишний» слух при управлении автомобилем никогда не повредит). И наконец, комплекты громкой связи с развитым интерфейсом. Такие и записную книжку с телефона перекачают, и позволят позвонить, не вынимая телефон, скажем, из сумочки. Согласитесь, все это достоинства!

Естественно, даже простые автомобильные комплекты (впрочем, как и некоторые гарнитуры) располагают системами эхо- и шумоподавления: без этого никак. Есть и еще интересные решения – например, ресиверы, поддерживающие технологию Bluetooth. Считай – два в одном: и громкая связь с развитым интерфейсом, и ресивер. Кстати, производители поступают по-разному – одни продают ресиверы с полным комплектом (микрофон и т.п.), а другие выпускают модели, способные работать с Bluetooth, но через дополнительный адаптер (при этом сам ресивер стоит дешевле).

Итак, что предпочесть? Если телефон куплен «до того» – а так чаще всего и бывает, то, понятное дело, следует отталкиваться от совместимости хэндс фри с ним. Если же покупка телефона и хэндс фри совпадает по времени, то, скорее всего, стоит выбирать Bluetooth-технологию. Такой успех случайным быть не может. □

ДВУХКНОПОЧНЫЙ

Наименование – охранная система A.P.S. 1350.

Ориентировочная цена – 1170 руб.



■ Модельный ряд автомобильных охранных систем A.P.S. обновился. Одна из новинок – A.P.S. 1350 с широкими охранными функциями. Наряду с уже знакомыми потребителю возможностями двойной и даже тройной блокировки двигателя, защиты от захвата автомобиля и нападения на него, охраны дверей, капота и багажника, добавилось включение охраны без брелока и двухэтапное снятие с охраны. Удобный и оригинальный двухкнопочный брелок также отличает новинку. Ее комплектуют двухзонными датчиками удара с возможностью позонного отключения и сиреной.

«СОБОЛИНАЯ» ОПОРА

Наименование – шаровые опоры HANSE для автомобилей «Соболь».

Ориентировочная цена – от 490 до 540 руб.

■ Немецкая компания HANSE начала поставку на российский рынок шаровых опор оригинальной, усиленной конструкции для автомобилей «Соболь». Узел выполнен с учетом тяжелых условий эксплуатации и, по заверениям производителей, обладает высокой износоустойчивостью, герметичностью для защиты от пыли и грязи, устойчивостью к воздействию солей и кислот, а также низких температур (до –50°C). Усиленная конструкция позволяет выдерживать ударные нагрузки, втрое превышающие ГОСТ.



ХИТРЫЙ «КОТ»

Наименование – радар-детектор Super Cat SVE-27R.

Ориентировочная цена – 4500 руб.

■ Мнение, что радар-детекторы вселяют ощущение безнаказанности, довольно спорно. Многие утверждают, что они, напротив, дисциплинируют водителя. Новый радар-детектор Super Cat SVE-27R оснащен встроенным источником питания, который заряжается либо от солнечной батареи, либо (в темное время суток) – от прикуривателя.

Интегрированный цифровой процессор обеспечивает высокий уровень фильтрации, исключая ложные срабатывания. Устройство определяет скорость автомобиля, отключая предупредительный сигнал при движении на малой скорости или стоянке. Режим экстрачувствительности позволяет обнаружить работающий радар на расстоянии до 5 км.



ВОСКОВОЙ КОРДОН

Наименование – Turtle Wax EXTRA GLOSS.

Ориентировочная цена – 450 руб.

■ Не стоят на месте разработки в автомобильной химии. Компания Turtle Wax выпустила новый полироль EXTRA GLOSS, который благодаря комбинации силиконовых полимеров и восков создает на лакокрасочном покрытии защитный слой с глубоким блеском. Препарат не требует утомительной располировки. «Суперблеск» используется на предварительно отполированной поверхности в качестве дополнительного защитного слоя или на новой вместо традиционного полироля.



Новинка не содержит чистящих пудр и микроабразивов, не обесцвечивает пластиковую отделку. Производитель обещает защиту лакокрасочного покрытия на срок до 12 месяцев.

ЛАСКОВАЯ ПАСТА

Наименование – защитная паста для рук «Лано».

Ориентировочная цена – 50 руб.



В дороге ни один водитель не застрахован от внезапного превращения в механика. Но садиться с грязными руками за руль – то же самое, что и за обеденный стол. Чтобы такого не случилось, предлагается защитная паста «Лано», которая появилась в продаже. Ее отличие – схожий с питательными кремами химический состав, при том, что средство не утрачивает свою основную функцию – чистить руки. Производитель обещает, что с «Лано» будет проще очистить кожу от масла, смолы, мазута и прочей химии. Входящие в состав парфюмерный ланолин, глицерин и салициловая кислота придают пасте питающее и антисептическое действие.

РЕАЛЬНЫЙ БАРАБАН

Наименование – алюминиевые тормозные барабаны «Автореал».

Ориентировочная цена – 370 руб.

Компания «Автореал» выпустила алюминиевые тормозные барабаны для автомобилей ВАЗ-2101-2107 и 2108-21099. Балансировка продукции происходит на немецком оборудовании, что, по заверениям производителя, должно способствовать нулевому дисбалансу, а также обеспечивать надежную работу в течение всего срока эксплуатации – 40 000 км пробега.

БЕСХРЕБЕТНЫЕ

Наименование – щетки стеклоочистителя ACROBAT.

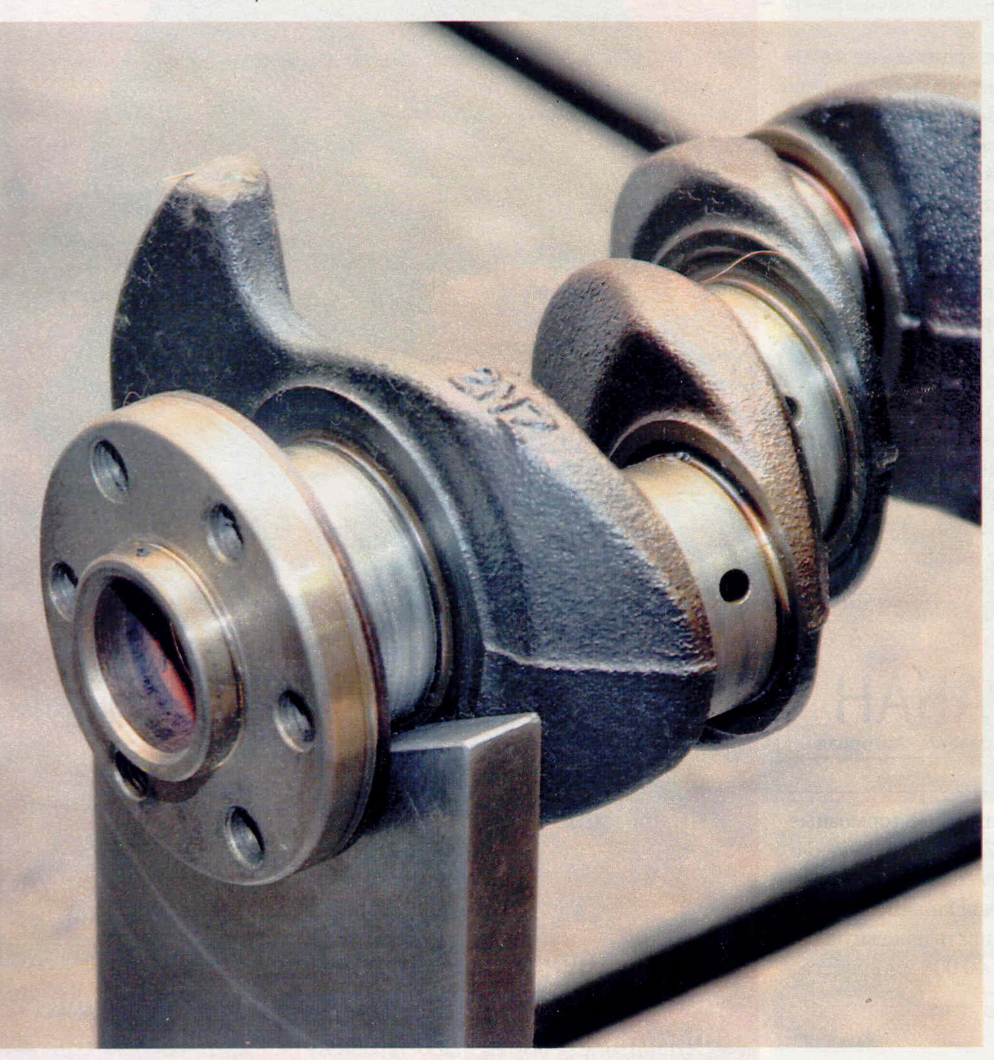
Ориентировочная цена – от 300 до 360 руб.

Компания «ХОРС» выпустила новинку – современные модные щетки стеклоочистителей ACROBAT, получившие от автомобилистов имя «бескаркасные». Специалисты «ХОРС» объясняют, что технически такое название неверно – каркас у щеток есть. Но вместо привычной системы коромысел здесь арматура в виде двух широких металлических пластин, изогнутых наподобие серпа. Это, по словам производителя, обеспечивает равномерное распределение прижимного давления, высокую коррозионную стойкость и позволяет обходиться без тех узлов, где может замерзать вода. Предлагается девять типоразмеров щеток от 41 до 66 см.



ПОПУЛЯРНАЯ МЕХАНИКА

Евгений Борисенков



На машине без мотора, как известно, далеко не уедешь. Благо неисправный агрегат можно заменить новым или отремонтировать. Мы решили сравнить оба варианта.

ОЧЕВИДНОЕ – НЕВЕРОЯТНОЕ

Главное – не предпринимать никаких действий, не убедившись, что «клиент», то бишь двигатель, в самом деле «созрел» (в научных кругах это называют диагностикой). Дело нешуточное – по некоторым данным, только в Москве до 10% капиталок делают зря! Аргументы воистину убедительны: «мастер сказал», «вроде пора», «лучше уж сделать» – и, наконец, «клиент заплатил!».

Между тем торопиться не стоит, ведь в хороших руках даже вазовские моторы ходят по 300 тыс. км, вдвое перекрывая отпущенный заводом ресурс. Конечно, с возрастом симптомы износа проявляются все отчетливее – пожилой двигатель хуже тянет, сильнее дымит, жрет масло и топливо, неустойчиво работает на холостых, плохо пускается. Пора – не пора? Профессионалы ставят диагноз в три этапа. И начинают, как правило, с устранения мелочей. Течь масла порой побеждают всего лишь промывкой вентиляции картера, дымление – регулировкой карбюратора и зажигания. От стуков нередко спасают подтяжка цепи и проверка клапанных зазоров. И даже показания компрессометра, случается, улучшают не заменой колец, а устранением заедания вала стартера!

Следующий вариант – частичная разборка мотора со снятием «головы». Ее ремонтом нередко все и заканчивается. Заодно измеряют степень износа цилиндров. И лишь если здесь все реально плохо, перед владельцем встает дилемма – «капиталить» или менять.

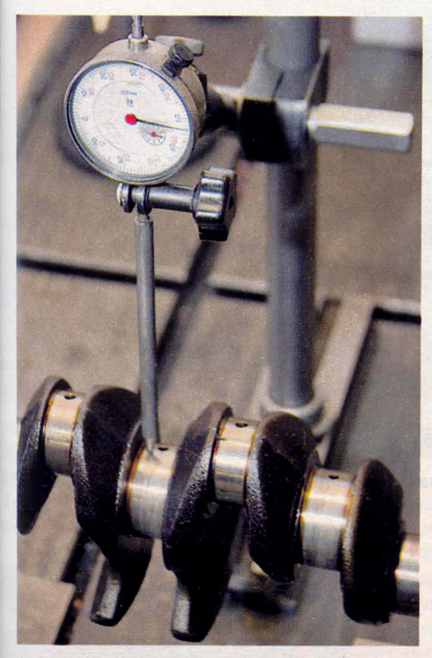
ВРАГ ХОРОШЕГО

Приобрести новый мотор весьма соблазнительно – как-никак, заводская гарантия качества! Вынуждены огорчить – в запчасти поставляют «изделия, отторгнутые от основного производства». Разумеется, о некондиции речь не идет, да и собирают все двигатели на одной линии. Просто какая-то часть моторов выдала показатели у нижних границ допуска, а некоторые вовсе прошли ОТК со второго предъявления, побывав прежде в ремонтном «загоне». Именно такой мотор вам, скорее всего, предложат в магазине. На рынке ситуация еще хуже: есть риск наткнуться на «самосбор» – агрегат, внешне похожий на настоящий, но ничего общего с заводской продукцией не имеющий. В общем – как повезет. Кроме того, после установки номерной агрегат придется узаконить, потратив на это, возможно, не один день.

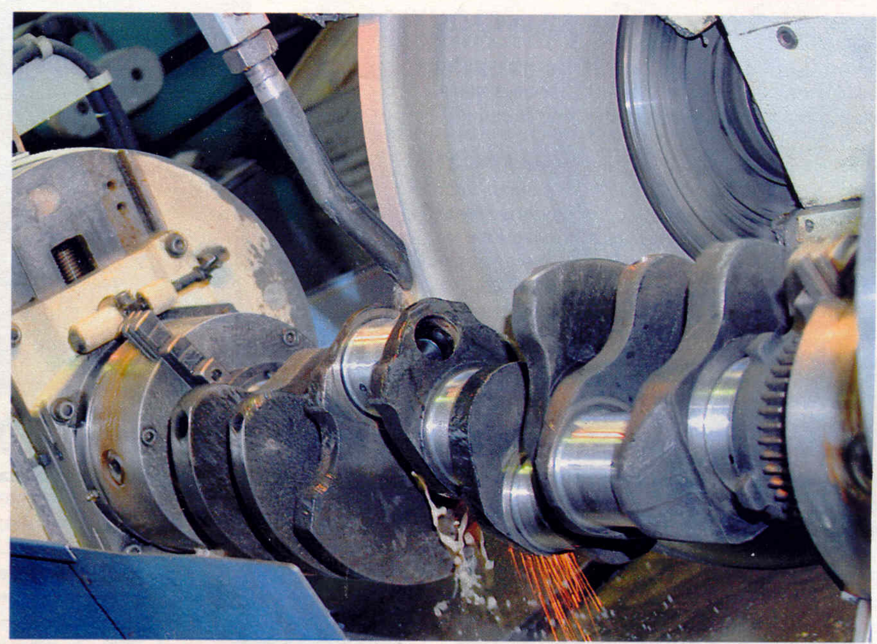
Немало времени уйдет и на капитальный ремонт, только здесь жалеть не о чем – хорошо сделанный мотор станет лучше серийного. Так, по опыту, расход масла в сравнении с новым вазовским упадет на 30–40%, расход топлива – на 3–5%. Субъективно подрастет и мощность, хотя официальных данных на сей счет нет. Как нет и статистики по ресурсу – видно, восстановленного мотора машине хватает на всю оставшуюся жизнь. Удивляться приведенным цифрам не стоит – все поддается логическому объяснению.

РУЧНАЯ РАБОТА

Основная ценность изрядно потрудившегося агрегата – блок цилиндров. Достоинств два. Во-первых, он уже подтвердил собственную надежность – все, что могло лопнуть, треснуть или прохудиться, давно бы вылезло наружу. А во-вторых, и это главное, он прошел курс естественного старения. Поясним: при отливке такой сложной и массивной детали в материале возникают внутренние напряжения. Из-за них блок коробит – нарушается соосность цилиндров, ведет постели коленчатого вала и т. д. Со вре-



Кривизну коленвала проверяют на призмах с помощью часового индикатора.

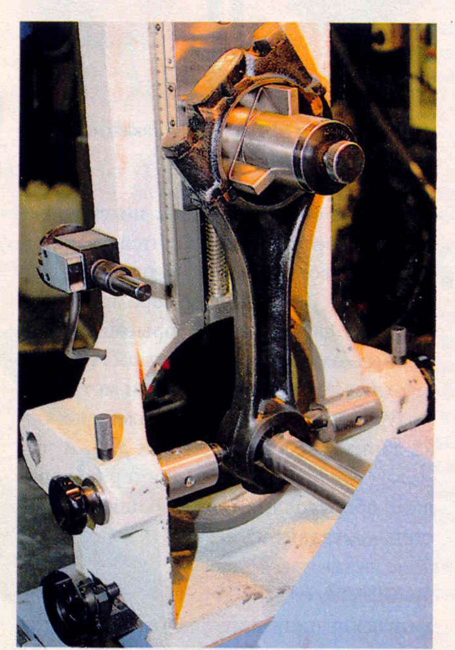


Шейки шлифуют на специальном станке, оснащенном планшайбами. Подаваемая сверху эмульсия охлаждает деталь.

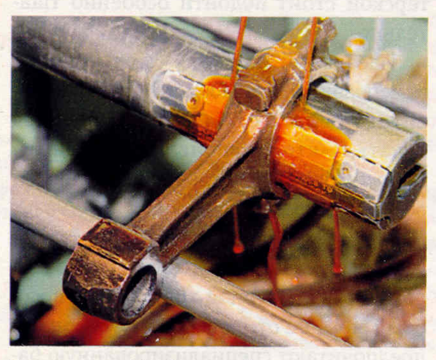
менем все притрется и устаканится – возьмут свое механические нагрузки и перепады температур, однако до той поры повышенный и неравномерный износ в парах трения гарантирован!

Старый блок форму держит – значит, обрабатывать его целесообразно с высокой точностью. Начинают со шлифовки базовой поверхности, потом, если надо, проходят постели. А вот цилиндры просто так не растачивают! Дело в том, что при установке головки идеальные допуски могут уйти – искажения при затяжке болтов достигают одной десятки (0,1 мм)! Чтобы этого избежать, перед обработкой на блок крепят технологические детали, имитирующие головку с прокладкой. Остается лишь отхонинговать поверхность цилиндров (нанести на нее сетку, способствующую удержанию масла), и деталь готова для сборки. Вернуть к жизни подобным образом можно почти любой блок – маленькие хитрости (вроде гильзования вконец изношенного цилиндра) существуют на все случаи жизни.

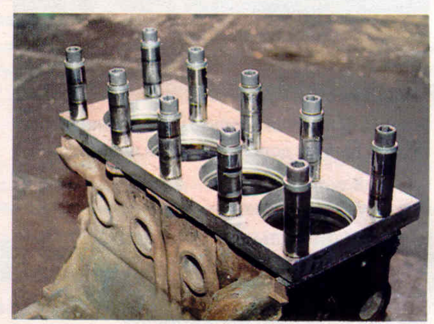
Но цилиндр – лишь один элемент в паре трения; чтобы не испортить картину, надо столь же тщательно подойти к подбору поршней. Они давно уже не дефицит – голова кружится от обилия предложений. Чтобы не запутаться, профессионалы придумали схему отбора. Невзирая на любое, даже самое громкое имя, у изделий проверяют геометрию, химсостав (!), а затем отправляют… на искусственное старение! Цель та же, что



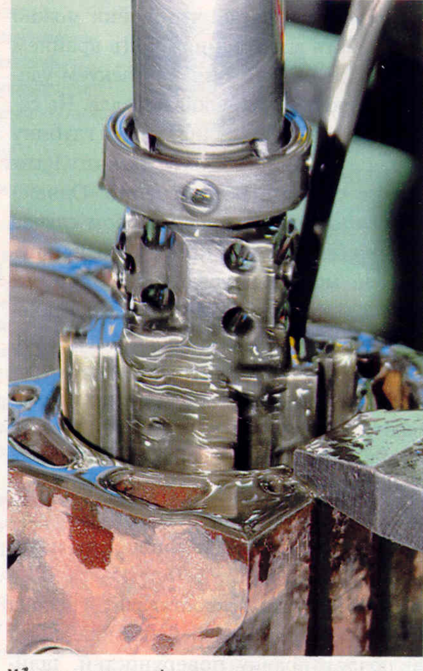
При обработке отверстий в головках шатуна важно соблюсти соосность.



Тщательная обработка рабочих поверхностей деталей – залог долговечности двигателя.

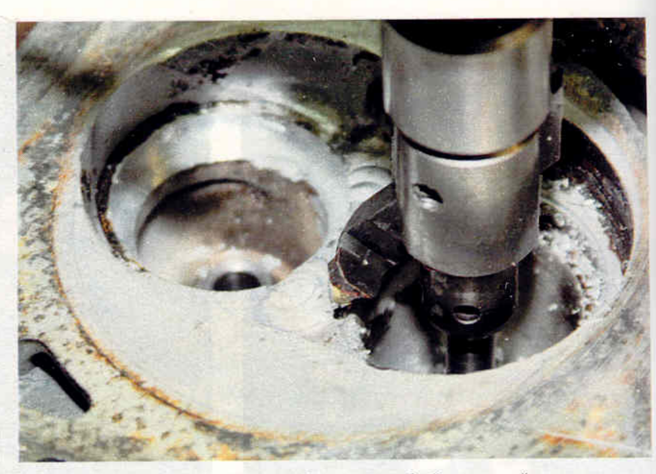


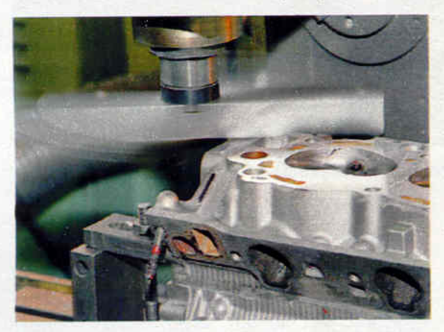
Фальшголовка позволяет придать блоку цилиндров рабочую форму.



Хонингование – финишная операция по доводке цилиндров.


После восстановления геометрии рабочей кромки клапан – как новый.


Для ремонта седла клапана необходим особый режущий инструмент.


Головка блока, даже только что купленная в магазине, требует дополнительной шлифовки.


Новым деталям ЦПГ проверка также не помешает.


Стоит класть все клапаны в одну корзину – если они от одного двигателя.

и в случае с блоком – получить геометрически стабильный продукт. Операция эта долгая, энергоемкая и, соответственно, дорогая – в массовом производстве ее попросту игнорируют.

Не менее сложные вопросы приходится решать, восстанавливая коленвал. Бытует мнение, что шейки можно шлифовать лишь единожды (в крайнем случае, два раза) – иначе рискуем удалить упрочненный слой металла. На самом деле валы закаливают на глубину около 1,5 мм на сторону, так что 1 мм можно снимать безбоязненно. Однако грамотный специалист в любом случае проверит твердость. Кроме того, при нужде ее можно и увеличить. Впрочем, идут на это довольно редко: классическое азотирование – процесс дорогой, долгий и чреватый поводками, а современную импульсную закалку не применяют, видимо, по незнанию. Готовый вал обязательно проверяют, если надо, рихтуют на призмах, а затем балансируют. По-хорошему это делают в три этапа – сам вал, в сборе с маховиком и, наконец, со сцеплением.

Немало хлопот доставляет головка блока. Традиционный набор операций включает правку поверхностей, шлифовку, замену направляющих и седел клапанов, опрессовку. Как ни странно, то же самое порой приходится проделывать с новой деталью, купленной как запчасть. В последнее время высок спрос на сварку – некоторые из современных охлаждающих жидкостей просто-таки пожирают крылатый металл.

Процесс подготовки деталей и сборка занимают в среднем три дня. А что может сделать хороший мастер на хорошем оборудовании из хороших запчастей – догадайтесь сами.

ДОВЕРЯЙ, НО ПРОВЕРЯЙ

Учитывая цену вопроса (новый мотор на «классику» – от 19 тыс. руб., его капремонт – около 17), к выбору мастерской стоит подойти особенно тщательно.

Идеальный вариант – сдать в ремонт неисправный автомобиль, а назад получить готовый. В случае чего не придется искать, «кто пришивал пуговицы». Впрочем, ознакомиться с технологией все же не помешает.

Мойка – «вешалка» автосервиса. Полоскать чумазый мотор кисточкой в старом корыте – дурной тон. Таким способом много не отмоешь. Профессионалы предпочитают специализированную баню, где моющим средством служит содовый раствор под небольшим давлением. Отдельно убедитесь, насколько добротно (вытаскивая заглушки!) вычищают коленчатый вал.

Показательно наличие хоть простейшего сборочного стенда – квалифицированные мастера ценят свой труд и не станут понапрасну тратить силы и время, пластуя двигатель на простом верстаке. Непременно взгляните на инструмент: не обнаружив динамометрического ключа, навсегда позабудьте дорогу в так называемую мастерскую. Кроме этого, ассортимент должен дополнять добротный набор средств измерения.

А вот собственный станочный парк всем иметь не обязательно. Ведь один шлифовальный станок в смену выдает 10–12 валов. Кто в день осилит столько моторов?

Ну а наиболее надежный путь – воспользоваться рекомендацией. Самый полный реестр (с белым или, на худой конец, черным списком) проще всего отыскать в крупных центрах, оказывающих услуги по мехобработке. Им ведь тоже нужны партнеры, а не халявщики! □

Редакция благодарит фирму «МЕХАНИКА» за помощь в подготовке материала.



И В САЛОНЕ ТИШИНА

Анатолий Вайсман

Внешнее благополучие в системе охлаждения порой обманчиво. Двигатель не заклинило, его не «кипятили». Но отработал ли он тот ресурс, на который рассчитан? Известно, что температура двигателя сильно сказывается на долговечности, причем колебания температуры, влияющие на ресурс, должны быть сведены к минимуму. Чем вызваны эти перепады?

Самая простая (и древняя) система принудительного охлаждения еще недавно применялась почти на всех наших автомобилях с продольным расположением двигателя: вентилятор приводится непосредственно от коленчатого вала. Дешево и сердито: «пропеллер» постоянно в работе, мотор охлаждается, даже когда это не нужно, долго прогревается после пуска, а вы мерзнете… Оборотная сторона медали – опасность очень быстро перегреть сильно нагруженный мотор при низких оборотах. Например, на длинном крутом подъеме, в глубоком песке и т. п., когда скорость вращения вентилятора недостаточна для полноценного обдува радиатора и двигателя. Перегревается мотор и в дорожных пробках, правда, медленней, так как отдаваемая мощность меньше. Включение отопителя и «прогазовка» в некоторых случаях помогают, но ухудшают экономичность двигателя, в жару к тому же подрывают здоровье автомобилиста!

С изобретением вискомуфты механический привод несколько «поумнел»: скорость вращения зависит не только от оборотов коленвала, но и от температуры двигателя. На холодном вентилятор едва крутится, с прогревом вращение ускоряется. Температура более стабильна. Но при сочетании большой нагрузки и пониженных оборотов перегрев не исключен. Выходит, что и вискомуфта не без недостатков. В их числе впечатляющая цена, так что на российских авто эта муфта не прижилась.

Самым совершенным оказался вентилятор с электроприводом. Логика управления – как у релейного регулирования: по достижении допустимого максимума температуры «пропеллер» включается, а после снижения до заданного минимума (иногда – на 5–7 градусов) выключается. Управляет процессом датчик температуры (на радиаторе либо двигателе). После пуска двигатель быстро прогревается, максимально защищен от перегрева при повышенной мощности и низких оборотах – скорость вращения вентилятора около 2800–3000 об/мин. Система недорогая. Но… коварная. Контакты датчика температуры и электромагнитного реле могут однажды выгореть – и отказ неминуем. Обычно проблемы возникают уже через год-два интенсивной эксплуатации. Здесь сказывается и мощность электродвигателя – она рассчитана с запасом, на случай, когда жидкость в системе близка к закипанию. Результат – повышенный пусковой ток через контакты реле. С другой стороны, «врубаясь» сразу на полную мощность, электродвигатель, нагрузив генератор, «притормаживает» вращение коленвала на холостом ходу, а напряжение в бортсети кратковременно падает. В сочетании с некоторыми неполадками это ведет к недозарядке батареи в дорожных пробках, особенно при большом количестве электропотребителей. Но и этим недостатки не исчерпываются.

При каждом включении мощного вентилятора температура двигателя быстро снижается, радуя водителя – только стоит ли радоваться? Автомобильный двигатель – штука массивная, в нем немало деталей, собранных с теми или иными посадками, у каждой своя тепловая инерция. Мотор не любит колебаний температуры, показанных на графике 1 рис. 1. Пилообразный характер охлаждения и нагрева вреден. Не вдаваясь в подробности, скажем лишь, что мотор, как бы приспосабливаясь к этому вредному фактору, «нарабатывает» несколько увеличенные (с запасом!) зазоры между рядом важнейших деталей. Другими словами, интенсивней изнашивается. Значит, «раскачивание» температуры лучше свести к минимуму.

Почему бы не оптимизировать систему охлаждения, соединив в ней достоинства вискомуфты и электровентилятора и избавив от недостатков? Современным компьютерным технологиям это вполне

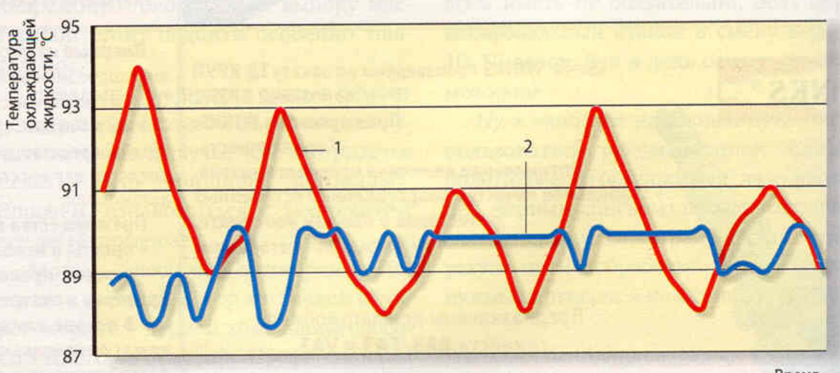


Рис. 1. Характер изменения температуры двигателя (ЗМЗ-406) со штатной (1) и микропроцессорной (2) системами регулирования.

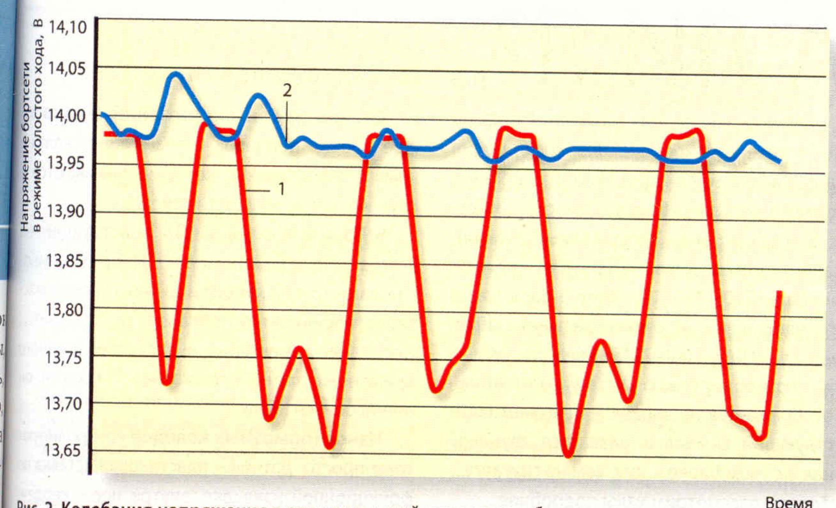


Рис. 2. Колебания напряжения в электрической сети автомобиля: 1 – штатный вариант; 2 – «Силычъ».

по силам, но не деятелям отечественного автопрома! Поэтому вся надежда на умельцев. Один из них – автор хорошо зарекомендовавшей себя микропроцессорной системы зажигания «Силычъ» Леонид Алексеев. Теперь он предложил микропроцессорное регулирование температуры двигателя: как только она превысит на 2–3 градуса точку полного открытия термостата, мягко включается вентилятор – лишь на ту мощность, которая нужна для поддержания температуры в этой узкой полосе (график 2 на рис. 1). Момент включения и обороты крыльчатки вычисляет микропроцессор, анализируя скорость нарастания температуры и результаты предыдущего цикла охлаждения. Уменьшились и колебания напряжения, вызванные включением вентилятора (рис. 2). «Родная» система управления вентилятором сохранена в качестве резервной. При отказе микропроцессора водитель вновь увидит «раскачивание» температуры – значит, снова заработала штатная система.

У микропроцессорного регулирования есть функции самопроверки (на исправность) и противодействия термоудару после выключения двигателя. Благодаря мягкому включению вентилятора почти незаметны «провалы» оборотов холостого хода двигателя и напряжения генератора. Несколько снизилось энергопотребление. Главное же – более стабильна рабочая температура, а отсюда и более стабильны показатели двигателя, включая расход топлива. Наконец, выигрывает и ресурс. Правда, этот результат, предсказываемый теорией двигателей, владельцу трудненько проверить. Нужна статистика. Автопрому же (российскому!) она неинтересна. Кстати, на дорогих иномарках последних поколений подобные системы уже появились. Наверное, не случайно!

Нашим водителям особенно понравилась тишина в салоне – нет рева, сопровождающего быстрое вращение пропеллера. □

Автор выражает благодарность Леониду Алексееву за содействие в подготовке статьи.

ВИНОВАТА ЛИ Я?..

Геннадий Непряжин

Случаются обстоятельства, в которых хочется знать о состоянии автомобиля чуть больше, чем позволяют привычные приборы. Сколько ни гляди на спидометр, он не поможет вовремя распознать прокол заднего колеса (вот одна из задач, до сих пор не решаемых многими производителями. Уже известные решения сложны, дороги...). Да что прокол – у многих автомобилей непросто узнать на ходу, горят ли, например, лампочки «габаритов» в фонарях, можно ли энергично тормознуть, когда следом мчится другая машина, закрыта ли дверь, достаточно ли «Тосола» в системе охлаждения или масла в двигателе. Увы... Рассказать хозяину о своих проблемах способна не всякая машина.

Тем не менее подвижки к лучшему заметны и в наших автомобилях. Так, современные модели ВАЗ уже оборудованы бортовым контролем уровня масла и других жидкостей, исправности ламп внешнего освещения и т. д. Речь о моделях «восьмого» семейства с высокой приборной панелью, «десятого» семейства, «Шевроле-Нива». «Калина» такой системы лишена.

Само собой, для контроля параметров нужны разные датчики. Например, для жидкостей – датчики уровня. Для тормозных колодок – датчики износа. Для выявления отказов ламп – реле диагностики. Вся информация сводится в блок индикации. На фото 1 показан этот узел в щитке приборов «Самары» с высокой панелью, на фото 2 – отдельный блок индикации, размещенный на центральной консоли «Лады-110», 111, 112. Фото 3 показывает блок индикации, вынесенный на панель «Шевроле-Нива», ВАЗ-2113–2115. Беда, постигшая любую контролируемую систему, моментально отображается на экране – вспыхнет соответствующий символ и раздастся звуковой сигнал в самом блоке – ни с чем не спутаете.

Теперь рассмотрим узлы подробнее.

Датчики. Уровень масла в картере двигателя, жидкости в бачках омывателей стекол, тормозной жидкости, охлаждающей жидкости контролируют вполне бесхитростно. Ключевая деталь датчика – поплавок. Остальное – не менее просто. Например, на фото 4 и рис. 1 показан датчик уровня жидкости в расширительном бачке. По нижней «направляющей» корпуса скользит вверх-вниз кольцеобразный поплавок, в котором размещен магнит. Внутри корпуса упрятан геркон (герметичный контакт), управляемый этим магнитом. Понизился уровень – контакты включились, цепь замкнулась – вспыхнул символ «градусник».

Датчик уровня тормозной жидкости еще проще: поплавок с плавающим «пятачком» и два контакта, которые замыкаются в случае потери жидкости (рис. 2).

К сожалению, простота конструкции не всегда сродни безотказности. Например, многие жалуются на капризы датчика уровня масла: то перекосится поплавок, то залипнет... Последнее характерно и для «проверенного временем» датчика тормозной жидкости: он очень боится пыли.

Износ тормозных колодок контролируют тоже просто. Датчик – пластиковая вставка во фрикционной накладке, внутри нее – сердечник из мягкого металла (он не должен «драть» тормозной диск), к сердечнику от блока индикации идет провод, на него подан «плюс». Когда износ накладки достигнет предельно допустимого, тормозной диск войдет в контакт с датчиком износа, при замыкании электрической цепи на блоке индикации вспыхнет стилизованное изображение колодок. Значит, пора их внимательно осмотреть и принять верное решение. Слабое место цепи – провод возле датчика, страдающий от грязи и коррозии.

Исправность ламп «габаритов» и стоп-сигнала контролирует **реле диагностики** (или реле «опроса»). Оно срабатывает в зависимо-



Блок индикации на приборном щитке «Самары».



Блок индикации ВАЗ-2113–2115.

Блок индикации «десятки» сразу после включения зажигания: опрос систем.



Датчик уровня охлаждающей жидкости.



Рис. 1. Принципиальная схема датчика уровня охлаждающей жидкости: 1 – геркон; 2 – магнитный поплавок; 3 – корпус.

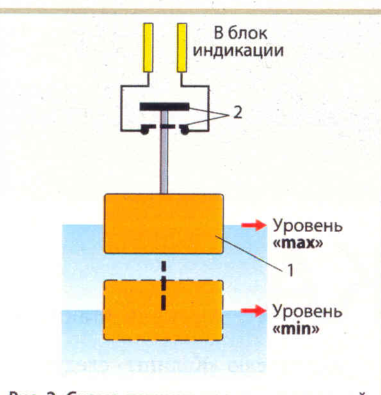


Рис. 2. Схема датчика уровня тормозной жидкости: 1 – поплавок; 2 – контакты.

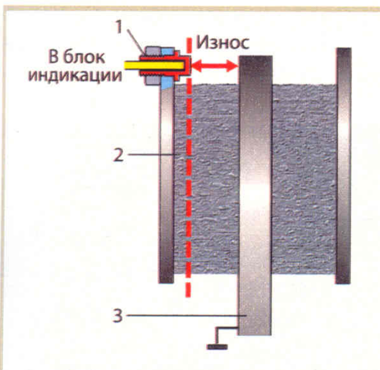


Рис. 3. Схема датчика износа тормозной колодки: 1 – датчик; 2 – колодка; 3 – тормозной диск.

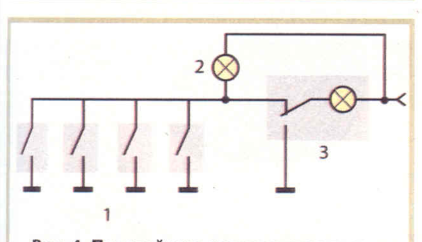


Рис. 4. Простейшая схема контроля закрытых дверей: 1 – концевые выключатели; 2 – контрольная лампа; 3 – лампа освещения салона.

сти от величины тока, потребляемого лампами. Если хотя бы одна погасла (нет контакта или перегорела нить), уменьшается ток в обмотке реле, оно срабатывает – включает изображение перечеркнутой лампочки. Остановитесь и найдите перегоревшую. Система оказалась очень полезной на машинах «десятого» семейства – словно желая подтвердить необходимость такого контроля, некто создал для них «гениальную» конструкцию задних фонарей, лампочки которых гаснут по своему усмотрению. О том, что какая-то отказала, водитель узнает молниеносно. Увы, устранить «сопли» еще никому по-настоящему не удавалось, ведь пайка намертво – не в счет!

Незакрытые двери: схемы контроля на разных моделях автомобилей могут иметь отличия, напрямую связанные с устройством электрооборудования.

Проще всего было сделано на «жигулях» и карбюраторных «самарах». Концевые выключатели всех дверей запараллелены, контрольная лампочка встроена в щиток приборов. Если хотя бы один «концевик» замкнут (дверь не закрыта), вспыхнет контрольная лампа на щитке, а одновременно с нею плафон в салоне, если его выключатель находится в соответствующем положении (схема на рис. 3).

Несколько сложнее вариант, в котором концевые выключатели также соединены, но освещение салона управляется через иммобилайзер (плафон гаснет спустя 4–5 секунд после закрытия последней двери либо немедленно после включения зажигания). Такая система может доставить немало хлопот установщикам сигнализаций – приходится совмещать ее «идеологию» с освещением салона.

Самый мудреный вариант – на «десятке». От выключателя каждой двери протянута линия к блоку индикации. Для тех, кто ценит подобные штучки, преимущества очевидны: на ходу выяснилось, например, что неплотно закрыта правая задняя дверь. Остальное просто: остановиться, дотянуться… Нет – выйти из машины и захлопнуть дверь. Даже если в машине есть пассажиры, лучше не пытаться захлопнуть дверь на ходу! Приходишь к выводу, что «преимущества» такого контроля не стоят своих денег. К слову сказать, эта система тоже немало усложняет монтаж сигнализации.

В этой системе блок индикации совместно с иммобилайзером управляет салонным светом. Задержка выключения происходит только в случае, когда открыта, а затем закрыта дверь водителя. Ну и к чему это?!

Впрочем, наш скептицизм разделят немногие – хорошо известно, что автомобиль – любимая игрушка едва ли не каждого, кому он доступен, и тут не надо удивляться ни заводским «инновациям», ни доморощенным лампочкам под днищем! То ли еще будет… □

ДУРНАЯ ПРИВЫЧКА

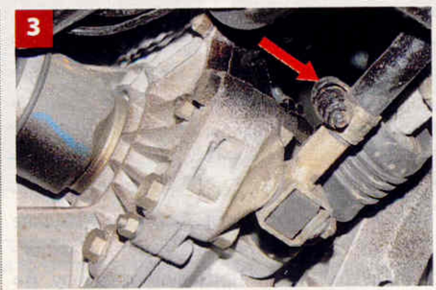
Алексей Макаров

Привыкнуть можно ко многим вещам, даже к «Калине». Перестали удивлять все новые поломки, не позволяющие ни на день расслабиться, отойти от ремонтно-доводочной деятельности. Те, кто не разуверился в светлых перспективах родного автопрома, придумали для этого безобразия эвфемизм – «болезни роста». Как будто долгие годы, ушедшие на разработку «Калины», ее авторы больше интересовались рыбалкой, а теперь вспомнили о непосредственных обязанностях – и наверстывают…

Покупателю «Калины» следует сразу выработать привычку почаще заглядывать под капот. Совсем недавно эта привычка и нам помогла вовремя выявить очередной «подарок» (фото 1). Угадайте, сколько отработал поликлиновой ремень – десять лет, триста тысяч кило-



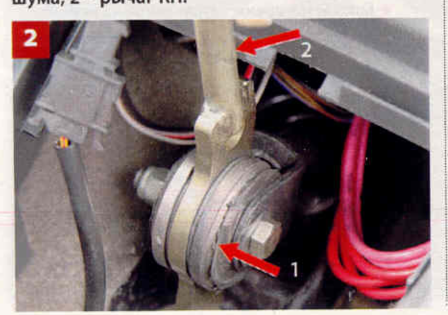
Нежданная старость.



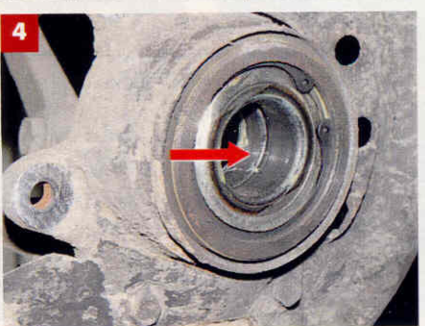
Хомут тяги КП.

Вот и первые грыжи.

Фторопластовые прокладки (1) избавили от шума, 2 – рычаг КП.



Этот подшипник – не жилец.



Кнопка замка багажника.



метров? Нет, резина состарилась за рекордно короткий срок – меньше полугода. Видимо, изготовитель ремня ввел нечто революционное в технологии: не стоит думать, будто поликлиновые ремни первым применил АВТОВАЗ. Какая уж тут «болезнь роста»! Обыкновенная халтура.

Сравнив его цену (200 руб.) с ценой фирменного заграничного ремня 6PK900 (350 руб.), купили последний. Он чуть длиннее, но это роли не играет, ведь высококачественный ремень практически не тянется. И, надеемся, куски от него завтра не полетят.

С появлением моторов 1,6 л многие отметили их родовую черту – выросший, по сравнению с полуторалитровыми, уровень вибраций, особенно на холостом ходу, в том числе принудительном, при торможении двигателем. Привыкнуть можно и к этому, благо в остальном мотор неплох. Даже на пятой передаче с полной нагрузкой тянет бодро. Но множеству деталей в салоне нет дела до тяговитости машины, зато на вибрации реагируют – будь здоров: дребезжат, скрипят, причем день ото дня все явственнее. Мы, конечно, пробовали и тут обойтись своими силами – подкладывали кусочки поролона, резины. Помогло не больше, чем двоечнику – лекция о природе вибраций. Очевидно, бороться надо с их источником, а это очень сложная задача. Станет ли АВТОВАЗ пересматривать утвержденную конструкцию – пусть не двигателя, так хотя бы его опор?..

Но один из узлов мы все же утихомирили – кулису коробки передач. Конструкция… Троечник техникума придумал бы получше! Ее шайбы вращались на втулке и, касаясь проушины тяги, раздражающе зудели. Казалось бы, что проще: подтянул болт кулисы, зажал шайбы – дребезг исчез! Возможно, кто-то уже так и делает – спешим посочувствовать… Переключение передач становится вязким, тяжелым. Мы поступили иначе: чтобы детали не дребезжали, поставили между ними самодельные прокладки из фторопласта (фото 2, поз. 1). Но для спокойствия этого мало: теперь дребезжит фиксатор задней передачи! Что с ним делать, пока не придумали.

Здесь же нашли еще один пример недобросовестной сборки: при включении задней, первой, третьей и пятой передач рычаг КП касался центральной консоли (фото 2, поз. 2). Устранили очень просто: ослабили хомут тяги и сместили ее на несколько миллиметров назад (фото 3). Неужели для серийного производства эта проблема неразрешима?

К 15 тысячам километров вновь «заговорили» ступичные подшипники – на этот раз уже передние. Еще одна «болезнь»! И снова надо менять. Видать, опыт эксплуатации миллионов «восьмерок», «девяток», «десяток» конструкторам «Калины» не пригодился. Постарались сделать хуже (фото 4).

Ничем не порадовали штатные шины Я-710: в диапазоне скоростей 40–70 км/ч неприятно шумят. Но это полбеды. А вот грыжи, уже заметные на боковинах (фото 5), – знак настоящей беды. Придется менять, ведь в нашем случае они выросли без явных причин – ударов, перегрузки корда и т.п. Это указывает на «качество» шин больше, чем реклама…

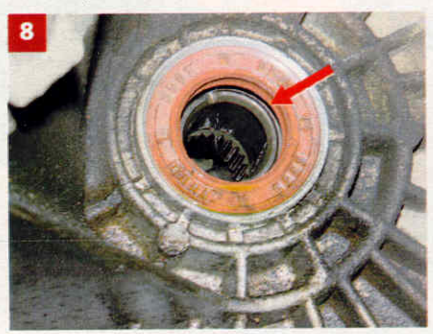
Замок крышки багажника зимой не раз подводил. Увы, зима в средней полосе России наступает ежегодно – механизм замерзал. Когда надоело с ним воевать, пришли к радикальному решению: внедрили электропривод! Он действует прямо на исполнительный механизм – замерзшая личинка для него не помеха, а крышку багажника можно открыть кнопкой из салона (фото 6) или с брелока (фото 7). Та, что на панели приборов, смотрится органично – многие, увидев ее, считают вазовским решением.

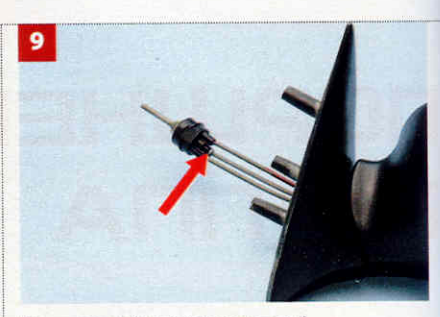
К 17 тыс. км потекло масло через сальник левого привода КП (фото 8). Оказалось, сальник сильно изношен – ширина рабочей кромки достигла 1 мм. Причина – секрет производителя. А для нас еще одна забота: разборка, замена, сборка.



…А можно и с брелока.

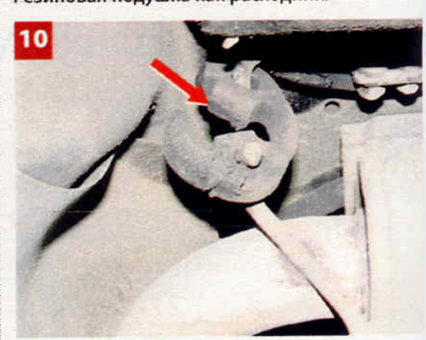
Сальник уже изношен.





Центральный штифт закреплен!

Резиновая подушка как расходник.



Символ новейших достижений.



Недавно устранили еще одну неприятную мелочь: наружные зеркала «Калины» плохо подчинялись штатному джойстику, поворачивались отчего-то меньше, чем позволяет конструкция. Разобрали… Оказалось, центральный штифт в механизме регулировки (фото 9) при вращении джойстика смещался. Мы его закрепили – приклеили намертво.

Но как раз подошла пора резиновых подушек системы выпуска – порвались (фото 10). Вот вам еще расходные материалы…

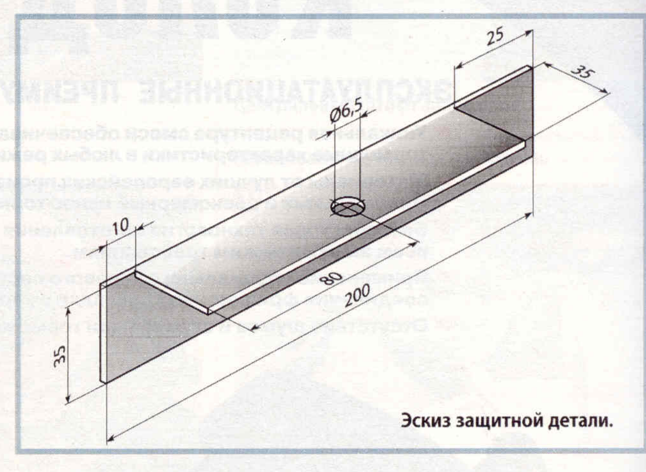
А на фото 11 – то, что видите. Заводская накладка с логотипом ВАЗа отвалилась сама собой. Вибрации… Символичная картина, не так ли!

Всего через восемь (!) лет после полета Гагарина раздосадованные американцы сумели блестяще высадиться на Луне. Интересно, кто из читателей назовет год, когда на ВАЗе начали разрабатывать простенький автомобильчик! Вспомнили? То-то же… □

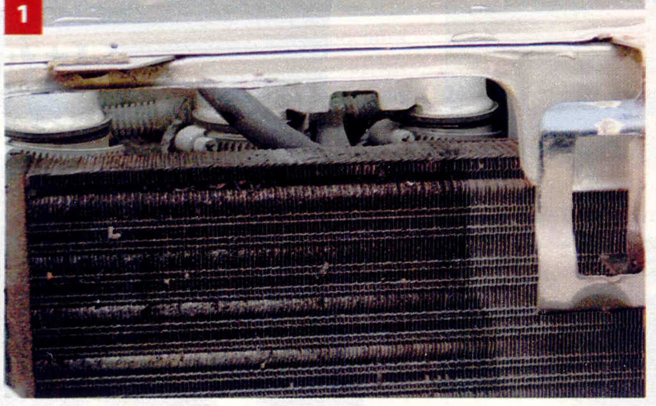
УНИВЕРСАЛЬНАЯ ДЫРА

Борис Ездаков

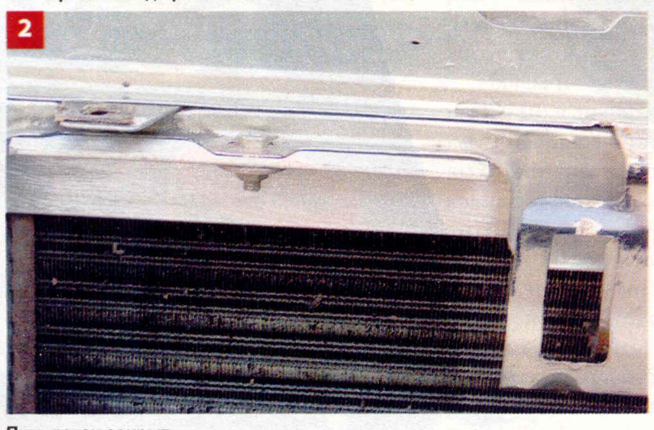
Когда определяли облик «десятки», некоторые линии кузова, в частности капота, были задуманы дизайнерами явно без оглядки на инженеров! «Зиловский капот», вероятно, должен подчеркивать аэродинамические достоинства автомобиля, коих мы не оспариваем. Но аэродинамика – это не только общая форма кузова, от которой сильно зависит лобовое сопротивление и прочие важные силы. Есть еще множество важных деталей! По иронии судьбы, неудачная конструкция стыка капота с кузовом имеет свои плюсы: она развивает у владельца талант конструктора, побуждая придумывать изощренные способы для уплотнения злополучной щели. Не позаботишься – под капот летит не только пыль (с нею-то бороться просто нереально), но и прямые брызги дорожной грязи. А ведь там, под капотом – самая интеллектуальная (не считая водителя и пассажиров) часть автомобиля, есть что беречь…



Эскиз защитной детали.


1

Универсальная дыра.


2

Путь грязи закрыт.

Итак, опираясь на свой опыт или опыт «бывалых» из журнала, вы тщательно уплотнили вышеупомянутый стык. Но после поездки по мокрой дороге убедились, что лазейка (и немалая) для грязи осталась. И расположена, судя по «зоне обстрела», где-то спереди и пониже капота. Где?

Отвернув два винта, снимите декоративную решетку радиатора – и вашим глазам откроется роскошное зрелище. Вот она – замечательная, универсальная дыра, в которую свободно влетает грязь! Не будь облицовки радиатора, попали бы сюда и зазевавшиеся воробьи! Оказывается, раньше, на карбюраторной версии здесь располагался воздухозаборник двигателя. Во впрысковом варианте он переехал на новое место, а дыра, на которую ВАЗ махнул рукой, осталась (фото 1).

Заделаем прореху – способов немало. Мой показан на фото 2 и рисунке. Воспользовался уголком 35x35 мм. Получившаяся деталь закреплена болтом с гайкой М6 на том месте, где раньше был заборник воздуха.

Интересно… Неужто об этом не знали на ВАЗе?

ДЕТАЛИ МАШИН ГАЗ

ЭКОНОМ ОРИГИНАЛ ПРОФЕССИОНАЛ ПРЕМИУМ

КЛАССНЫЙ ПОДХОД

Доводим до сведения автомобилистов, что группа деталей машин ГАЗ, обладающая нормированным эксплуатационным ресурсом, с 2006 года дифференцируется на классы: «ЭКОНОМ», «ОРИГИНАЛ», «ПРОФЕССИОНАЛ», «ПРЕМИУМ».

Такое деление позволяет сделать быстрый, логичный и правильный выбор среди 4-6 деталей одного наименования, исходя из потребностей, желаний и возможностей, а также организовать четкое планирование затрат на содержание транспортного средства и его эксплуатацию без простоев на ремонт.

Теперь автомобилисту достаточно знать целевое предназначение эксплуатируемого транспортного средства с учетом собственного темперамента и стиля вождения. Например, Ваш автомобиль предназначен для поездок на дачу, по магазинам и на работу или для эксплуатации в коммерческих целях, доставки грузов и перевозки людей. Возможно, сидящий за рулем предпочитает скоростное перемещение по городу и загородным трассам или спокойные поездки в стиле «тише едешь – дальше будешь»?

Приведенный ниже пример классификации тормозных колодок наглядно демонстрирует целесообразность примененного подхода. В основе метода классификации лежит оценка потребительских свойств изделий по основным критериям: надежность, срок службы (пробег), допустимые условия эксплуатации.

Несмотря на изобилие предлагаемых рынком тормозных колодок к автомобилям марки «ГАЗ» различных конфигураций и свойств, специалистам Торгового дома «Русские машины» остановить свой выбор и тем более рекомендовать к применению какие-то конкретные было задачей не из легких.

После тщательного анализа и испытаний оказалось, что не так уж и много продуктов, отвечающих требованиям разработчиков автомобильной техники ОАО «ГАЗ». Заполнить все четыре класса удалось пока только по тормозным колодкам дискового типа. В группе барабанных колодок заняли свое место изделия производства ОАО «ГАЗ» - класс «ОРИГИНАЛ». Барабанные колодки, претендующие на классы «ЭКОНОМ», «ПРОФЕССИОНАЛ» и «ПРЕМИУМ» находятся на рассмотрении в экспертной комиссии, где оцениваются по основным критериям деления: качеству, потребительским свойствам, стоимости.

Приведенные в таблице данные призваны помочь быстро и грамотно сделать выбор.

Классы	Параметры классификации	Характеристики тормозных колодок
класс «ЭКОНОМ» РАЗУМНЫЙ КОМПРОМИСС	Цвет упаковки – зеленый. Детали, прошедшие ходовые испытания и полностью удовлетворяющие требованиям безопасной эксплуатации, рекомендованы к применению. Идеальное решение для автомобилей с малым среднегодовым пробегом и эксплуатируемых в условиях бережливого режима.	Достаточно высокий уровень потребительских свойств. Полное соответствие ГОСТам и стандартам автопроизводителя. Обеспечивают максимальный комфорт за счет отсутствия скрипов и писков. Гарантируют безупречное соприкосновение диска и колодки. Подходят для спокойного стиля вождения.
класс «ОРИГИНАЛ» КОНВЕЙЕРНЫЙ СТАНДАРТ	Цвет упаковки – синий. Детали, применяемые при сборке автомобилей на конвейере, или детали, имеющие аналогичные потребительские свойства. Изготавливаются в строгом соответствии требованиям ОАО«ГАЗ» на специализированном, современном оборудовании с использованием прогрессивных технологий.	Тормозные колодки ДИСКОВОГО типа Колодки поставляются на конвейерную сборку автомобилей ГАЗ. Эксплуатационная выносливость, подтвержденная испытаниями, гарантирует оптимальные характеристики: - высокую термостабильность, сохранение работоспособности при длительном нагреве тормозов до 350°С, кратковременном - до 600°С, идеальную восстанавливаемость фрикционных свойств после нагрева; - улучшенные свойства по термомеханической прочности; -малоагрессивность к тормозному диску; -повышенную износостойкость. Колодки идеально подходят для эксплуатации в городе с частыми торможениями. При испытаниях на маршрутных автобусах ГАЗ-32213 ресурс колодок составил 30-40 тыс.км, тормозного диска - 190-210 тыс.км. Единственные колодки, допущенные для автомобилей «Соболь» из-за повышенной на 20% нагрузки на переднюю ось автомобиля. E_{22} –знак соответствия Европейскому качеству, разрешающий реализацию товара на европейском рынке. Соответствие ГОСТ 41.90-99 и Правилам № 13 и 90 ЕЭК ООН.
		Тормозные колодки БАРАБАННОГО типа Толщина металлокаркаса колодок: - для автомобилей «Волга» -обод 2,0 мм, ребро – 4,0 мм; - для автомобилей «ГАЗель» - обод 3,0 мм, ребро – 5,0 мм. Соединение каркаса с фрикционной накладкой – клей термостойкий ВС 10Т. Точность геометрии колодок свыше 90% согласно правилам ЕЭК ООН № 13 обеспечивает: - максимальное прилегание поверхностей в паре «колодка-барабан»; - минимальную вибрацию при торможении. Повышенное сопротивление сдвигу накладки относительно каркаса в соответствии ГОСТ Р ИСО 5312-93. 100% контроль на сдвиг накладок при поперечном усилии F=2300 кгс. Испытание промышленных образцов (выборочный контроль) на предельно допустимое поперечное усилие на сдвиг накладок F=5300 кгс. Средний ресурс колодок 50-80 тыс.км пробега автомобиля.
класс «ПРОФЕССИОНАЛ» АКТИВНАЯ ЖИЗНЬ АВТОМОБИЛЯ	Цвет упаковки – красный. Обеспечивают длительный срок службы в условиях жестких режимов эксплуатации. Предпочтительны для автомобилей: - с большим среднегодовым пробегом; - испытывающих повышенные нагрузки; - эксплуатируемых в режиме «экстрим» и «stop&go»; - с высокой рыночной стоимостью.	Выдерживают длительный нагрев до 600°С без разрушений с сохранением надежной работоспособности. Конструктивно колодка снабжена поперечным пазом, что исключает растрескивание накладки при интенсивном торможении и обеспечивает отвод продуктов износа. Рекомендованы для эксплуатации на дорогах с крутыми спусками, затяжными подъемами и экстремальным стилем вождения. Любителям больших скоростей и резких торможений. Оптимальное сочетание высокого уровня торможения с длительным уровнем эксплуатации и минимальным износом тормозного диска.
класс «ПРЕМИУМ» ШТРИХ ИНДИВИДУАЛЬНОСТИ	Цвет упаковки – золотистый. Детали с эксклюзивными потребительскими и эксплуатационными характеристиками. Предназначены для: - тюнинга автомобилей; - представительских автомобилей; - спортивных и гоночных форматов; - эксклюзивных моделей серийного производства; - автомобилей с высокой рыночной стоимостью.	Качество накладок улучшено новейшими композитами европейского производства. Противошумная мастика позволила полностью исключить скрипы и писки, а покрытие порошковой эмалью - обеспечить антикоррозионную защиту. Усилено уплотнение фрикционного материала в отверстиях каркаса. В конструкцию включен специальный подслой между фрикционным материалом накладки и каркасом, который обеспечивает: - повышенный уровень прочности соединения; - дополнительную защиту каркаса от перегрева; - снижение уровня износа накладок с сохранением фрикционных свойств при полном их износе; - повышенное сопротивление сдвигу накладки относительно колодки в соответствии с ГОСТ Р ИСО 6312-93. Надежная фиксация в тормозном узле достигается за счет двухвитковой пружины из анодированной стали.

Продукция сертифицирована.

«Территория деталей машин ГАЗ» насчитывает более 800 торговых представительств в России и странах СНГ и предлагает автомобилистам не просто полный спектр автокомпонентов, но и дает возможность выбирать из лучшего. Система продаж через сеть фирменных магазинов позволяет не платить за запчасти больше, чем они того стоят, быть уверенным в оригинальности товара и получить профессиональную консультацию у продавца.

УВАЖАЕМЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛИ!

Приглашаем вас к сотрудничеству.

У вас есть качественный продукт к автомобилям ГАЗ, у нас огромная «Территория деталей машин ГАЗ» - территория фирменной торговли и стабильность активного продвижения с гарантией 100% защиты вашего производственного бренда от контрафакта.

УВАЖАЕМЫЕ РАЦИОНАЛИЗАТОРЫ И ИЗОБРЕТАТЕЛИ!

Вы изобрели оригинальное приспособление ДЛЯ АВТОМОБИЛЯ? Усовершенствовали конструкцию? Придумали полезный аксессуар?

Производственный потенциал наших партнеров поможет реализовать ваши идеи и даст возможность гордиться своим творением в числе фирменных изделий марки «Детали машин ГАЗ».

УВАЖАЕМЫЕ АВТОМОБИЛИСТЫ!

Мы работаем для вас! Благодаря вашим обращениям, просьбам и пожеланиям у нас есть возможность своевременно корректировать свои действия: включать в производство необходимый ассортимент, следить за качеством предлагаемых товаров. Рекомендуя продукцию производителей, которым вы доверяете, после нашего тщательного анализа и экспертной проверки качества вы сможете найти ее в числе любимой продукции серии «Детали машин ГАЗ» в классах «ЭКОНОМ», «ПРОФЕССИОНАЛ» и «ПРЕМИУМ». Ваше мнение всегда в поле зрения специалистов ООО «ТД «Русские машины».

Приобретение автокомпонентов в сети фирменной торговли – гарантия Вашей безопасности, оптимальное сочетание цены и потребительских свойств





Департамент сбыта запасных частей ООО «ТД «Русские машины»
603004, Нижний Новгород, пр. Ильича, 5, тел.: (8312) 90-84-68, 90-81-23
smutin@rusma.ru, vnk@rusma.ru

СВЕТЛАЯ ПАМЯТЬ

Алексей Воробьев-Обухов

Ездить днем с огнем – это, конечно, круто (и правильно). Но если «светлая память» вас подведет, то долгий шопинг закончится поисками буксира или «донора», который даст «прикурить». Особенно актуальна эта проблема для таких автомобилей, как «Дэу-Матиз» с его крошечным аккумулятором. Конечно, будь он сделан, скажем, для канадского рынка, фары (и только они!) загорались и гасли бы с поворотом ключа зажигания. Мы, однако, не в Канаде – придется потратить на «энергетическую безопасность» полчаса времени и полсотни рублей.

Итак, нам понадобятся обычное автомобильное реле в корпусе с ушком для крепления, полметра провода, две соединительные муфты, четыре наконечника-«мамы» для выводов реле и один наконечник с отверстием под винт.

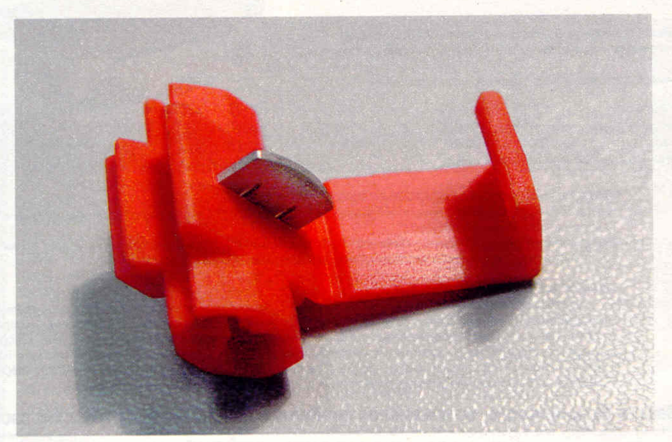
Откроем капот и отвернем два винта крепления блока реле и предохранителей (он справа, рядом с аккумуляторной батареей). Аккуратно отогнем пластмассовые защелки и снимем нижнюю крышку этого блока. Пропустив отрезок провода длиной 20 см через щели крышки, соединим с помощью муфты вывод 30 реле с белым проводом (их там два, нам нужен тот, что тоньше). Аналогично поступим с выводом 86 и красным с желтой полосой проводом.

Осталось соединить выводы 85 и 87 с клеммой-«колечком» и можно собирать разобранное. Только не забудьте надеть эту клемму и ушко реле на верхний винт крепления блока. Теперь при включении зажигания фары загорятся автоматически и, самое главное, автоматически погаснут с его выключением. Есть и бонус: в дневном режиме не будут напрасно гореть габаритные фонари и подсветка знака – значит, реже придется менять лампочки, да и нагрузка на генератор чуть меньше. В темное время суток используем штатный подрулевой переключатель света – в темноте вы вряд ли оставите фары включенными…

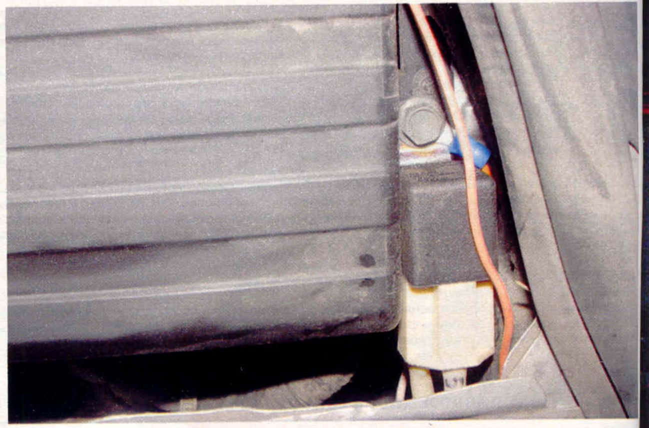
Постоянно под напряжением
C207
Под напряжением при включенном зажигании
Постоянно под напряжением
15A E19
10A E14
Блок реле и предохранителей
20A E118
Главное реле
Реле фар
30 86 87 85
86 30 85 87
к переключателю света фар
C101 2 3 9 8
3 C206
Выключатель освещения
Дополнительное реле
30 86 87 85
Габаритные фонари
Выкл.
Ближний свет

Фрагмент электросхемы «Дэу-Матиз» с добавочным реле «дневного света».

Разумеется, подобную операцию можно проделать с любым автомобилем, но поскольку схемы включения света могут быть различными, слепое копирование не пройдет. □



Соединительные муфты позволят не резать и не зачищать штатные провода и обеспечат надежное соединение и его изоляцию.



После нашей модернизации для добавочного реле нашлось подходящее укромное место рядом с блоком реле.

МЕХАНИЗАЦИЯ ТРУДА

Анатолий Сухов

Стремясь к безбедному существованию, человечество доверило заботу о себе миллионам машин: они выкачивают нефть, собирают хлеб, производят другие машины. Огромная часть наших знаний и умений предназначена для эксплуатации механизмов – от кофемолки до автомобиля. Исчезни они – и современный homo sapiens окажется едва ли в лучшем положении, чем его далекие предки.

ЛУК И СТРЕЛЫ КАК ОРУДИЯ ПРОИЗВОДСТВА

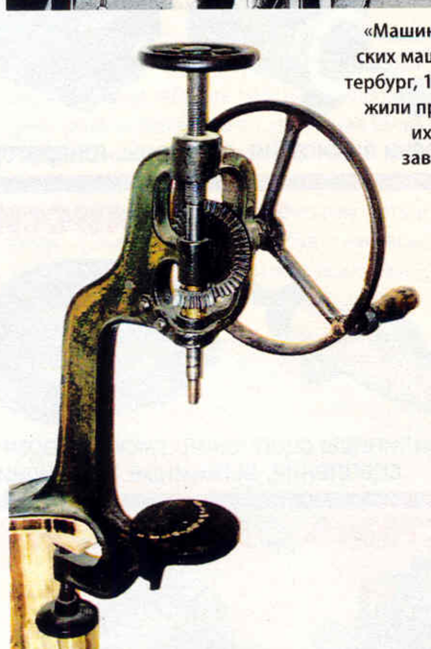
Пользу механизации труда люди оценили еще 7 – 8 тыс. лет назад, приспособив лук для сверления твердых кремневых топорищ: палочку с кремневым же наконечником приводили во вращение обвитой вокруг нее тетивой. Куда производительнее сплошных сверл оказались полые: обрезанную трубчатую кость набивали песком, чтобы абразив постепенно высыпался под рабочий торец, а место сверления смачивали водой – для смазки и охлаждения. Чтобы ускорить процесс, кость прижимали рукой, позже рычагом. Вслед за «дрелью» в неолите появились примитивные токарный и шлифовальный станки.

Первый состоял из двух деревянных или костяных центров, в которых заготовку вращали также с помощью лука. Суппортом древнему токарю служила собственная рука или нога, поэтому и производительность, и точность обработки по нынешним меркам оставляли желать лучшего. Впрочем, некоторым африканским племенам лучковые станки служат до сих пор. А у нас их продолжают использовать часовщики и ювелиры: производительность при малых объемах не так уж важна, а точность обеспечивается постоянным контролем размеров. К тому же обработка детали между центрами в любом случае точнее, чем в патроне – биение практически отсутствует.

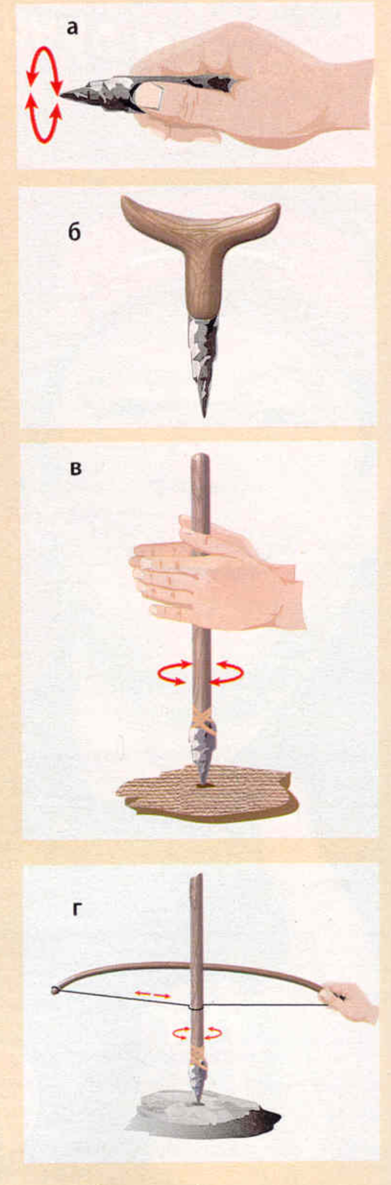
Точильные камни древние вращали руками и ногами; для изобретения ручки – простейшего кривошипного механизма – понадобились тысячелетия. Первые упоминания



«Машино-строительный отдел Торгового Дома технических машин и инструментов Завода Г.М. Пека» (Санкт-Петербург, 1913 г.). Открытые ременные передачи часто служили причиной травм, поэтому были попытки заменить их более дорогими шестеренчатыми. Но на многих заводах, в том числе и в США, они просуществовали до второй половины XX столетия.



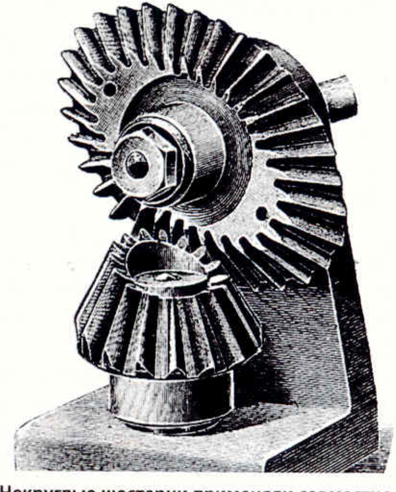
Станок сверлильный малый, крепится к столу, с шарошенными зубчатыми колесами, с самоцентрирующимся патроном и весьма точной сборки (конец XIX – начало XX века, Россия). Подача сверла производится вручную – вращением верхнего маховика.



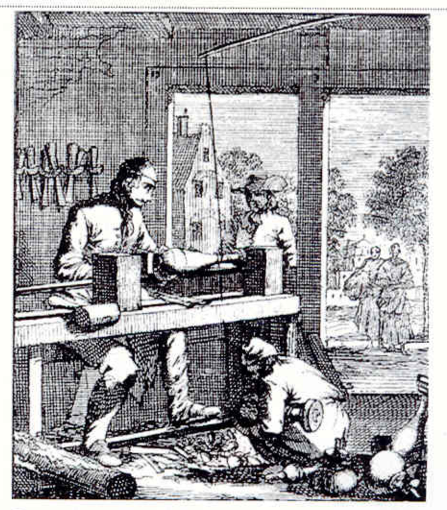
Древнейшие способы сверления отверстий: а – микролитом (кремневым отщепом); б – микролитом, закрепленным на рукоятке; в – вращением в руках палочки с наконечником; г – вращением палочки тетивой лука.

об этом способе преобразования привычного для живых существ поступательного движения во вращательное датируют I веком (Древний Китай). В Европе появление кривошипа зафиксировано лишь в IX веке (на рисунке в Утрехтской Псалтыри (834 год) подмастерье вращает за ручку точильный круг) и только в XIII веке – у арабов. Забавно, что изобретателем кривошипного механизма с маховиком (известного примерно с XI века) считается англичанин Джеймс Пикард (James Pickard), запатентовавший это устройство в 1780 году.

Однако, судя по находкам археологов, еще в третьем тысячелетии до Рождества Христова в Древнем Египте и Междуречье существовала инструментальная база, не уступающая средневековой Европе.



Некруглые шестерни применяли совместно с кривошипно-шатунным механизмом для более равномерного распределения крутящего момента – они сглаживали влияние мертвых точек. Уже в позапрошлом веке на зуборезных станках делали такие высокоточные шестеренчатые передачи.



Средневековый токарный станок с очепом (гибкой жердью). Очеп связан с педалью веревкой, обвивающей деталь. При нажатии на педаль деталь закручивается, при отпускании делает обратное движение. Позднее очеп стали делать жестче и связывать с маховиком, что позволяло запасать значительную энергию.

«СДЕЛАНО В ЕГИПТЕ»

В Каирском музее можно увидеть множество искусных каменных сосудов станочного изготовления, обнаруженных внутри и вокруг знаменитой ступенчатой пирамиды фараона III династии Джосера (2667–2648 до Р. Х.) в Саккаре. Все они несут следы механической обработки – круговые борозды, оставленные резцом (более отчетливые у центра, где резец работал интенсивнее, и там, где изменялся угол подачи инструмента).

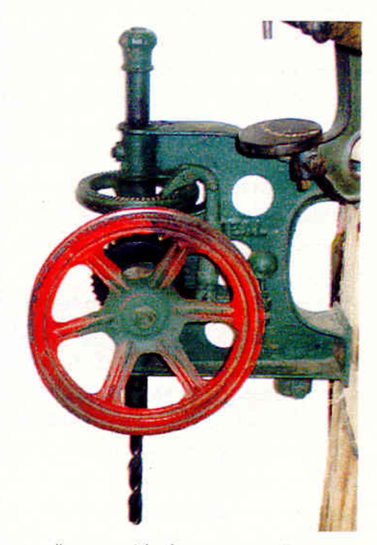
Судя по распилам (в том числе примерочным) на гранитных и базальтовых блоках, крупные камни древние египтяне разделывали без труда, сохраняя при этом идеальный профиль реза. Высверленные каналы от 0,63 до 45 см в диаметре во многих сооружениях также содержат следы быстрорежущего инструмента. Вопрос о том, были ли известны древним мастерам сверла с коронками из драгоценных камней (алмаза и берилла), пока остается открытым, но медными трубчатыми сверлами с абразивом (в частности, кварцем) они пользовались широко. Применялся и коловорот, причем с двумя гирями-утяжелителями. Множество сменных кремневых сверл найдено в Саккаре и в других местах. Но об истинных масштабах механизации в Древнем Египте мы можем только догадываться.

ВЕЧНОЕ ДВИЖЕНИЕ

Вернемся в Европу. Как ни странно, ножной привод с кривошипом (как в швейных машинках) появился на токарных станках сравнительно поздно – лишь в начале XV века. До этого педаль использовали в паре с очепом – закрепленной на стене упругой жердью (см. рис.). Постоянная смена направления вращения и, соответственно, его неравномерность почти не мешали проточке, а о нарезании резьбы на станках тогда не задумывались. Распространившиеся в XIV–XV веках водяные колеса произвели революцию: вращение стало односторонним и появилась возможность ускорить обработку за счет увеличения подачи режущего инструмента – это позволяла мощность нового привода.

Первые попытки нарезания резьбы по копирам приходятся лишь на начало XVIII века (Нартов, Плюме), а настоящие токарно-винторезные станки появляются ближе к его концу (Рамедон, Сено, Модсли) – см. ЗР, 2004, № 11.

Энергию для небольших станков и ручного инструмента вплоть до XX века в основном запасали в маховиках; первой электродрели пришлось ждать до начала прошлого столетия, хотя электромотор построили еще в начале XIX века почти одновременно во многих странах (Фарадей, Якоби, Йедлик). На крупных же заводах станки приводились ременными передачами от валов, проходивших под потолком всего цеха; их вращала паровая машина или водяное колесо. Так, на заводе стиральных машин Карла Миле в начале прошлого века паровая машина мощностью 16 л.с. приводила четыре токарных и один сверлильный станок. А, к примеру, в мастерских Адмиралтейства, построенных по указу Петра I на реке Ширше (приток Северной Двины), водяное колесо диаметром 3,6 м давало энергию пиле по металлу, 14 токарным, 5 сверлильным и двум винторезным станкам, а также двум машинам для полирования металла. □



Сверлильный станок Ideal – настенный, с храповой пошаговой подачей шпинделя, быстроходный, для ременного привода (конец XIX - начало XX века, Англия).



Сверлильный станок малый (середина XIX века, Россия). Подача сверла – за счет центробежной силы: при вращении маховика чугунные шары поднимаются, сверло же движется вниз.

Благодарим ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ПОЛИТЕХНИЧЕСКИЙ МУЗЕЙ (Москва) и МУЗЕЙ ИНСТРУМЕНТА (Санкт-Петербург) за помощь в подготовке материала.

На ВАЗе:

ЕВГЕНИЙ БАЙБОРИН отдел доводки двигателей



1. Еще год назад читал в ЗР, что на «Калине» будет двигатель с облегченными поршнями и шатунами. Хотел поставить такие на «Оку», да не тут-то было… Где же они, обещанные?

Производство двигателей ВАЗ-11194 объемом 1,4 л для «Калины» планируется на вторую половину 2007 года. Однако детали новинки не подойдут к двигателям «Оки». Во-первых, диаметр новых поршней 76,5 мм, а у двигателя ВАЗ-1111 – 76, у ВАЗ-11113 – 82 мм. Во-вторых, оригинальная форма днища новых поршней в сочетании с головками цилиндров двигателей 1111 и 11113 не обеспечит нужной степени сжатия и достаточной глубины лунок под клапаны.

2. На ВАЗ-2109 (пробег 65 тыс. км) карбюратор сильно загрязняют отложения из картерных газов. Как с этими газами бороться?

Первым делом проверьте уровень масла в картере: он должен быть между метками на указателе. Не стоит добиваться максимального уровня. Даже небольшое его превышение может привести к значительному увеличению уноса масла картерными газами. Применяйте только рекомендованные масла, соблюдайте сроки смены. Не реже чем через 60 тыс. км промывайте систему вентиляции картера, в противном случае ее каналы зауживаются отложениями, а это повышает скорость течения газов и унос масла.

Проверьте, плотно ли сопрягаются поверхности корпуса маслоотделителя и крышки головки цилиндров. Насыщенные маслом газы из зоны распредвала через зазоры проникают в полость маслоотделителя, что заметно сказывается на уносе масла. Если потребуется, удалите литейный облой на крышке и корпусе, а при сборке проследите, чтобы крайняя перфорированная пластина не мешала сопряжению деталей.

3. Недавно купил ВАЗ-2115 (двигатель 2111) и нашел некоторые отличия от мотора прежних выпусков, в литературе не описанные, – например, датчик фазы. Форсунки – другие, тонкие. Они такие, как на двигателе 1,6 л, или просто похожи? Как обозначается эта модель двигателя?

В настоящее время на автомобили ВАЗ-2115 устанавливают восьмиклапанные двигатели 1,5 л ВАЗ-2111-80 в комплектации Евро II и ВАЗ-2111-75 в комплектации Евро III. На внутренний рынок в основном поступает вариант Евро II. Датчик фаз – неотъемлемая часть системы управления этими двигателями.

Топливные форсунки EV14CL двигателей 1,5 л внешне похожи на форсунки EV14CS двигателей 1,6 л, но все же другие. Форсунки EV14CL длиннее и с пониженной расходной характеристикой.

На ГАЗе:

ВЛАДИСЛАВ АФАНАСОВ отдел легковых автомобилей (1)
ВЛАДИМИР МАКСИМОВ расчетно-аналитический отдел (2)
ВАЛЕРИЙ ДЬЯЧКОВ бюро специальных испытаний (3)
СЕРГЕЙ ЧЕРНОВ КО электрооборудования (4)

1. Рессоры «Волги» со временем отчего-то проседают, хотя машину я берегу, не перегружаю, не езжу быстро по плохим дорогам. Чем объяснить это явление, ведь речь идет об упругом элементе из специальной стали и не «сыром»?

Любой упругий элемент с течением времени под нагрузкой проседает. Это подтверждает ГОСТ Р 51585–2000 «Рессоры листовые автомобильных транспортных средств», согласно которому допускается проседание рессор до 20% от номинальной величины. Вы можете проверить рессоры самостоятельно на снаряженном автомобиле, измерив расстояние между стремянкой рессоры и кронштейном лонжерона, куда упирается буфер сжатия. Это расстояние не должно быть меньше 165 мм. Точнее оценивают состояние рессоры на специальном стенде: у просевшей стрела прогиба под нагрузкой 400 кгс меньше 28 мм. Покупать новые рессоры рекомендуем у официальных дилеров ОАО «ГАЗ» – на рынках много подделок.

2. У меня «Волга» 1996 года выпуска. Как снизить расход топлива в городе, на шоссе? Какие факторы наиболее значимы? Водитель я неопытный…

Рекомендации здесь стандартные. Во-первых, нужно следить за исправностью всех узлов и агрегатов, применять предусмотренные горюче-смазочные материалы, поддерживать рекомендованное давление в шинах, не допускать перегрузки. Во-вторых, ездить экономно, расчетливо, без резких, ненужных разгонов и торможений, не злоупотреблять высокой скоростью или частой ездой на пониженных передачах. В условиях города, хотя сегодня это проблематично, старайтесь двигаться в «зеленой волне».

3. На «Волге» с мотором ЗМЗ-402 почему-то низка температура охлаждающей жидкости. Нижний патрубок радиатора холодный, а указатель температуры показывает градусов 50… Возможна ли замена штатного термостата каким-либо иным – например, от двигателей ВАЗ?

По-видимому, на вашем автомобиле действительно отказал термостат и его просто нужно заменить. Рекомендуем купить штатный, предусмотренный для этих автомобилей и хорошо себя показавший при продолжительной эксплуатации (ЗАО «Орлекс», Орел, или ОАО «Ставровский завод автотракторного оборудования»). Заменить такой вазовским (поставив на прежнее место) невозможно – слишком велики конструктивные отличия. Переделка всей системы подсоединения трубопроводов от двигателя к радиатору, с тем чтобы термостат был установлен отдельно, как на ВАЗах, технически выполнима, но вряд ли имеет смысл: после этого температурный режим двигателя повышается.

4. Какой маршрутный компьютер поставить на «Волгу» с мотором ЗМЗ-402?

ГАЗ не занимался разработкой и установкой бортовых компьютеров на свои автомобили. К тому же оснастить компьютером машину с карбюраторным двигателем ЗМЗ-402 практически невозможно – здесь нет блока управления двигателем, с которого компьютер считывал бы исходные данные для своей работы. Впрысковый двигатель ЗМЗ-406 «открыт» для установки компьютера – этим занимаются специализированные фирмы.



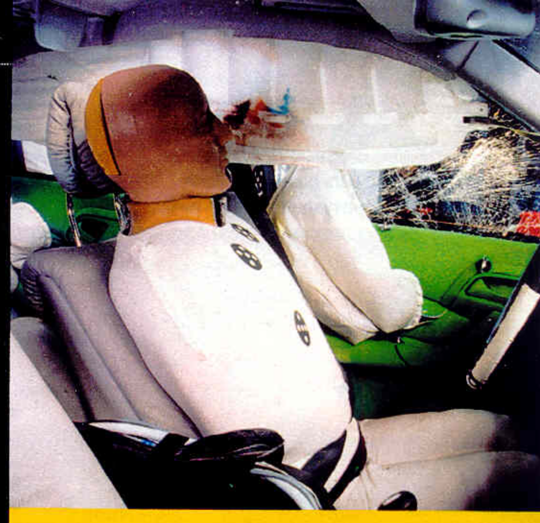
ЗАНАВЕСКИ И ПОДУШКИ Х

В 1969 году президент США Линдон Джонсон сказал: «Мы не можем и дальше игнорировать небезопасные автомобили». Вскоре слова президента, перенесенные на бумагу и скрепленные печатями, вступили в законную силу – в США законодательно решено было оснастить каждый выпускаемый автомобиль средствами пассивной безопасности. С того знаменательного момента, как первая подушка получила прописку в автомобиле, прошло более четверти века.

БЫЛОЕ И «ДУМКИ»

Идея уберечь человека посредством надувной подушки витала в воздухе еще в 40-х годах, во время Второй мировой войны. Тогда было запатентовано спасательное приспособление для военных самолетов.

Но в автомобиле применить фантазию не удавалось еще долго, требовались поистине революционные технологии и материалы. В 50-х были изготовлены первые газовый генератор и система датчиков, способные надуть подушку за требуемое время – не более 50 миллисекунд. Тогда же нашли рецепт особой эластичной ткани, позволившей улучшить «надувные» характеристики подушки и



ПОДУШКА БЕЗ ОПАСНОСТИ

Правило № 1

Всегда, даже в городе и на невысоких скоростях, пользуйтесь ремнем. Если вы не пристегнуты, подушка иногда причиняет больше вреда, чем пользы.

Правило № 2

Маленьких детей обязательно сажайте в детские кресла. Внимательно изучите инструкцию к автомобилю, чтобы правильно установить кресло на нужном ряду сидений и при необходимости и возможности – внимание! – отключить подушку.

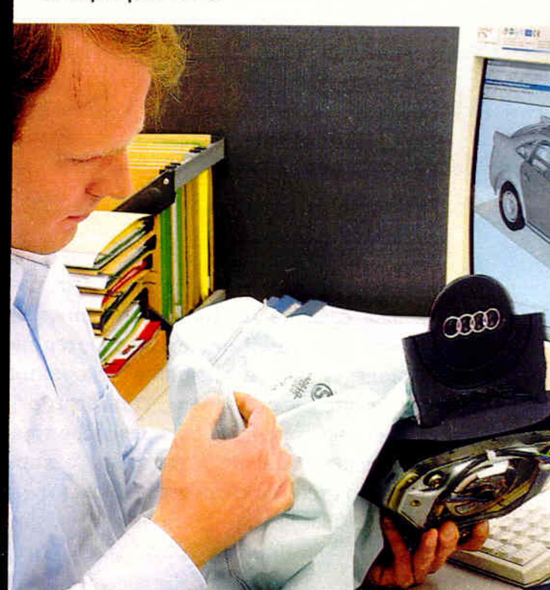
Правило № 3

Не пытайтесь самостоятельно разобраться в конструкции подушки или отключить ее, если это не предусмотрено заводом, а процесс не описан подробно в инструкции. Подушка безопасности – вовсе не мягкая «думка» с вашего любимого дивана и может в одночасье превратиться в «подушку опасности»!

Правило № 4

Не кладите на то место панели, где расположена подушка, посторонние предметы. В случае раскрытия они могут нанести серьезные травмы.

Прежде чем пойти в серию, подушки подвергают многократным проверкам на прочность, в том числе – после срабатывания при крэш-тесте.



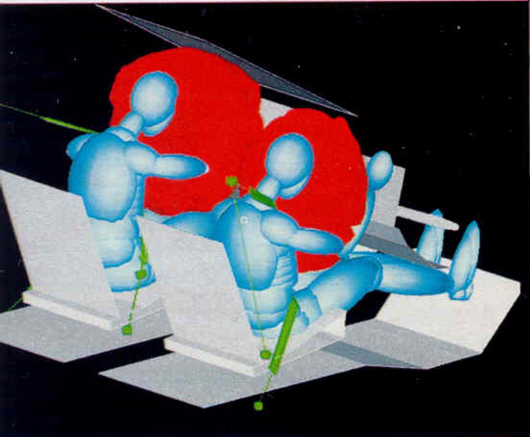
ЖДУТ РЕБЯТ

Михаил Гзовский

разместить ее в ступице рулевого колеса.

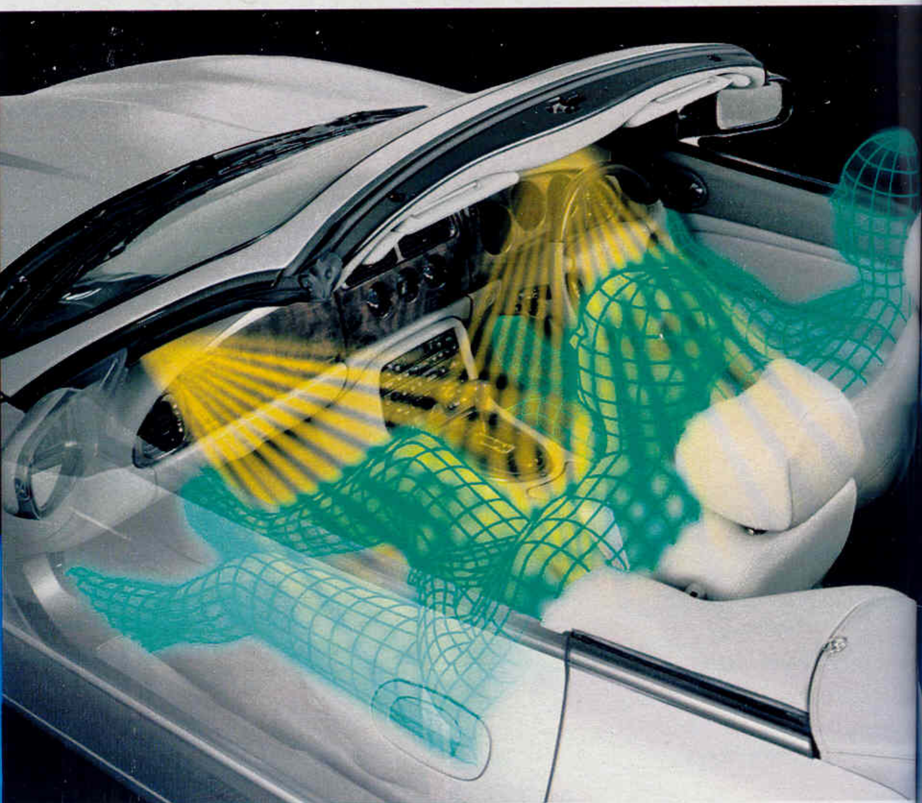
С самого начала развития «подушечной» темы инженеры преследовали цель дополнить трехточечные ремни, которые и сегодня остаются самым эффективным, но не единственным средством сохранить жизнь и здоровье. В 70-х годах около трети пристегнутых водителей в случае сильной аварии получали серьезные травмы. С внедрением подушек кривая смертности пошла дальше на убыль: лишь в одной Германии и только по статистике «Мерседес-Бенца» за последние 15 лет благодаря «эйрбегам» остались живы не менее 2500 человек. Американская служба безопасности дорожного движения утверждает, что с 1987 года в США подушки спасли 14 200 человек.

Компьютерные технологии позволяют моделировать различные виды столкновений в виртуальной реальности.





Электроника продолжает умнеть: этот блок при необходимости может в доли секунды обработать данные 38 устройств пассивной безопасности.



Адаптивная система вспомогательного удерживания «Форд» задействует ультразвуковые датчики для определения положения людей в момент столкновения.

Первопроходцем среди серийных автомобилей, в списке оборудования которых значилась подушка, стал «Мерседес-Бенц». После 250 крэш-тестов, 2500 ездовых испытаний и семи миллионов километров «эйрбег» дебютировал в декабре 1980-го на S-классе, одновременно с еще одним ноу-хау – преднатяжителем ремней. Мир быстро оценил подушку по заслугам. К 1991 году уже четверть автомобилей премиум-класса могли похвастать этим средством безопасности для водителя, а еще через пару лет все дорогие модели были оснащены ей «по умолчанию».

ГАЗ ВМЕСТО ПУХА

Из чего состоит устройство? Сама подушка сделана из тонкой нейлоновой ткани. Приказ ей отдает компьютер на основе сигналов датчиков ускорения в передней части кузова. Они реагируют на деформации, эквивалентные тем, что машина получит при ударе о кирпичную стену со скоростью 16–24 км/ч. Система наполнения содержит азид натрия, который при взрыве пиропатрона преобразуется в азот.

Компьютер отдает приказ на воспламенение заряда, сгорающего в доли секунды ради выработки большого объема газа. Под его напором подушка стреляет навстречу водителю со скоростью свыше 300 км/ч – за это время вы в прямом смысле не успеете и глазом моргнуть! Спустя секунду газ уже уходит через крошечные отверстия в подушке, чтобы смягчить вашу встречу.

В последние годы подушек в автомобиле становится все больше. Пара – тот минимум, без которого новую модель и представлять миру неприлично.

Боковые аварии относят к числу самых опасных: энергию удара гасит лишь тонкая дверь, а водителя или пассажира отбрасывает вбок с риском травмировать голову о центральную стойку. Поэтому вслед за фронтальными нормой стали боковые подушки для защиты грудной клетки, как правило, уложенные в боковины спинок или стойки кузова. Затем настал черед «занавесок», оберегающих голову, – место нашлось в силовой раме крыши. Технология достигла такого уровня развития, что понять, где именно спрятаны подушки, можно лишь по надписи SRS – никаких «пунктиров» для разрыва пластмассы уже не видно…

Сегодня производители озабочены выведением на рынок еще нескольких новинок – например, подушек для защиты ног водителя. Педальный узел представляет особую опасность при фронтальном ударе – ведь он, как правило, смещается в салон; «аккомпанирует» ему рулевая колонка. Многие современные авто уже оснащены «эйрбегами» малого объема, изолирующими водителя от рулевого вала и педалей.

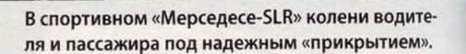
СПАСТИСЬ ЗАВТРА

Шесть, восемь, даже десять подушек в современной модели теперь не удивляют. Но количество постепенно переходит в качество. Системы умнеют на глазах: все чаще мы слышим про многоступенчатый алгоритм раскрытия, позволяющий в зависимости от силы столкновения использовать весь объем подушки либо только часть (часто такие подушки называют адаптивными). Сделано это, чтобы не рисковать здоровьем людей: все-таки выстрел подушки – процесс небезопасный…

По этой же причине электроника обзаводится страхующими функциями.

Задача этой подушки – защитить грудную клетку при боковых столкновениях.





В спортивном «Мерседесе-SLR» колени водителя и пассажира под надежным «прикрытием».

Например, дублирующие контуры подтверждают: «авария произошла». Таким образом, «холостой залп» становится просто невозможным.

Стремительно растет скорость раскрытия подушек. О 50 миллисекундах уже никто не говорит: скорострельность систем управления «Бош» – до 20–15 мс. Чтобы решение было принято максимально быстро, используют все больше датчиков: их уже не два или три, а десять, двенадцать… Традиционные акселерометры дополняют датчики давления в дверях и переворота – в поперечинах крыши.

Прогрессирует и сама подушка. Постепенно она уменьшается в объеме: если раньше он достигал 100 л, то теперь варьируется в пределах 35–70 л. Фирма «Аутолив» работает над «зонтичным» вариантом – из нескольких компактных вспомогательных камер, расположенных вокруг основной большой. В зависимости от силы удара газ поступает либо в малые камеры, либо заполняет все пространство. К тому же «зонтик» имеет большую зону охвата. Пока подобные системы на стадии тестирования, но их внедрение не за горами.

Тенденции таковы: важна каждая деталь, каждый нюанс. Электроника учится не только констатировать факт, но и предугадывать событие: какой тип аварии? Под каким углом происходит столкновение, каков тип другого автомобиля? Скорость его движения? Благодаря ответам на эти вопросы у подушек прибавляется времени на раскрытие, а значит, риск травм уменьшится. Запас по времени также позволяет надувать «эйрбег» медленнее, используя вместо газа больший объем воздуха – экологию тоже никто не сбрасывал со счетов. Но важнее все же растянуть время «сдувания», тем самым защитив обитателей салона на более продолжительное время.

Индивидуализация – вот вектор прогресса. Система должна знать о вас все: вес, рост, пол, возраст… На основе биометрических данных компьютер сможет задать нужную силу раскрытия подушки или угол срабатывания. Все это станет реальным уже через пару-тройку лет… ну а я очень желаю читателям знакомиться с подушками по журнальным статьям, не прибегая к «дружеским» объятиям!



«Рено-Модюс» – пример современного авто компактного класса с полным набором средств безопасности (машина получила 5 звезд EuroNCAP): 1 – ограничитель усилия; 2 – преднатяжитель заднего ремня; 3 – преднатяжитель переднего ремня с ограничителем усилия; 4 – боковые подушки; 5 – адаптивные передние подушки; 6 – боковые занавески; 7 – датчик положения сиденья; 8 – выключатель подушки пассажира; 9 – крепление детского сиденья «Изофикс»; 10 – датчики ускорения и блок управления.

ВСЕКИТАЙСКОЕ СОБРАНИЕ

Сергей Канунников, Андрей Кочетов

Еще пять лет назад мы не знали об автопроме Поднебесной ничего. Два года назад – совсем немного. Теперь – что ни месяц, к нам завозят и продают новые автомобили разных марок и классов. Незнание и недоверие постепенно сменяются интересом – больно уж цены привлекательные. Попробуем разобраться в китайском многообразии применительно к нашему рынку.

ВОСТОЧНЫЕ КРОХИ

Совсем недавно в классе городских автомобилей с двигателями до 1 л довольно мирно, благодаря немалой разнице в ценах, уживались «Ока» с «Матизом». Нынче в Набережных Челнах «Оку» уже не делают. А с введением норм Евро II серпуховские автомобили (с китайским мотором) подорожают примерно до 4500 долларов. Такие машины уже появляются у дилеров – вышеупомянутый промежуток сужается.

Китайский «Флайер» компании BYD (ЗР, 2006, № 2) в базовой комплектации стоит около $6000. Но он – пятидверный и при всех недостатках комфортабельней и современней «Оки». У «Матиза» конкурентов еще больше: «Чери-Свит» (пришедший в Россию сначала как S11, затем QQ) (ЗР, 2005, № 9; 2006, № 1), «Хафэй-Брио» и «FAW-Джинн» (ЗР, 2006, № 7). Кстати, компания FAW – не что иное, как «Первый автомобильный завод», First Automobile Works, предприятие, начавшее биографию с выпуска ЗИС-150. Ныне огромный государственный холдинг выпускает самые разнообразные автомобили: от грузовиков до компактных городских.

«Лошадок» у малышей немного, но для города это вполне приемлемо. Кстати, относительно невысокая литровая мощность большинства китайских двигателей объясняется, в частности, низким качеством топлива в дальних провинциях Поднебесной.



«FAW-Джинн» – нечто среднее между хэтчбеком и микровэном. Прототип – японский «Дайхатсу-Мув». Двигатели – 46-сильный (1,0 л) и 65-сильный (1,1 л).



Дизайн «Хафэй-Брио» разработан в ателье «Пининфарина». Моторы 1,0 и 1,1 л мощностью 52–58 л.с. Приличный набор опций, но автоматической коробки передач нет.

В «Чери», «Хафэе» и «Джинне», конструктивно не отличающихся от иных знакомых нам одноклассников, есть подушки безопасности, ABS. А на первом в качестве опции – даже роботизированная коробка передач с возможностью ручного переключения. Выбор комплектаций неплохой. Правда, цены $8–11 тыс., в отличие от стоимости «Флайера», удивительно низкими уже не назовешь.

ЛЮБИМЫЙ РАЗМЕР

В самом популярном у россиян классе четырех-пятидверных автомобилей с моторами 1,5–2,0 л китайские компа-

ЧТО ЗА «ВЕЛИКОЙ СТЕНОЙ»?

Компания «Грейт-Уолл мотор» – типичный представитель нового автопрома Китая. Частная фирма со штаб-квартирой в Баодине, основанная в 1990-м, сегодня выпускает задне- и полноприводные пикапы во множестве модификаций, вседорожники, микроавтобусы и фургоны.

В ближайшее время фирма предложит покупателям несколько новинок. Появится версия «Грейт-Уолл Ховер» с автоматической коробкой передач. А на моторном заводе компании полным ходом идет подготовка производства 2,8-литрового дизеля. Намечают выпускать и пикап нового поколения – «Супериор». Уже осенью в Баодине заработает завод легковых автомобилей и вэнов с моторами 1,3–2 л.

Компания «Грейт-Уолл» готова начать сотрудничество с Россией. Планируют производить в Елабуге до 50 тысяч пикапов и вседорожников в год с перспективой увеличения объемов и расширения модельного ряда.



Самый длинный (6720 мм) автомобиль Китая на базе «Грейт-Уолл Ховер» скоро можно будет купить на родине. Почти наверняка этот паровоз привезут и в Россию.

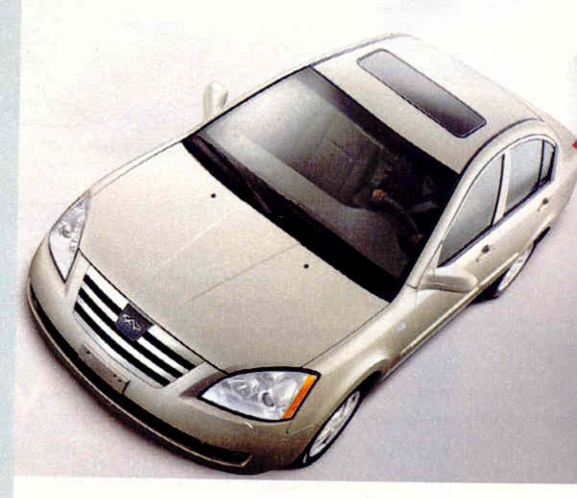


Пикап нового поколения – «Грейт-Уолл Супериор».



«Чери-Амулет» оснащают 8-клапанным двигателем 1,6 л мощностью 94 л.с. и механической коробкой передач.

«Чери-А21» – новичок нашего рынка. Двигатели 1,6- и 2-литровые, 80 кВт/109 л.с., 95 кВт/130 л.с., большой выбор опций и современных систем безопасности.



нии выступают пока не очень активно. Смелее других оказалась фирма «Чери», начав в 2006-м продажи «Амулета», появившегося у нас сначала под индексом А15. По сути, это перелицованный «СЕАТ-Толедо» 1991 года рождения. Изменив внешность, машину снабдили лицензионным мотором «Мицубиси» – 1,6 л/100 л.с. Конструктивными изысками автомобиль не отличается. Зато салон и багажник просторны, все, что нужно не слишком капризному водителю, присутствует (ЗР, 2006, № 6). Нынче к дилерам поступают уже «амулеты» калининградского производства. Вот такой поворот истории – через полвека после строительства с помощью СССР «Первого автомобильного завода» Китая.

На подходе к нашим дилерам еще один «Чери» – покрупнее, имя ему пока

заменяет индекс A21. Для него обещают автоматическую коробку передач, климат-контроль и даже кожаный салон, причем все это примерно за 20 000 долларов. Возможно, эту модель тоже будут делать в Калининграде.

«Чери-Ориентал Сан» («Сын Востока», он же B11 – см. ЗР, 2005, № 9) заметно просторней и солидней «Амулета». Увы, базовая версия за 19 000 долларов отделана и укомплектована не слишком богато. Да и 2-литровый мотор мощностью 125 л.с. слабоват для седана, хотя заявлена максимальная скорость 195 км/ч. Но нам предложат и



«Чери-Ориентал Сан» (B11) длиной 4785 мм только начинает завоевывать российский рынок. Шестнадцатиклапанные моторы (125 и 130 л.с.) выпускают по лицензии «Мицубиси».

топ-модель – с двигателем 2,4 л/130 л.с., гидромеханической коробкой, в богатой комплектации. В ней не только полный электропакет и набор средств пассивной безопасности, но и мультимедийный комплекс с тремя мониторами и камерой заднего вида.

АВАНГАРД ПОВЫШЕННОЙ ПРОХОДИМОСТИ

Китайцы не случайно начали разведку нашего рынка полноприводными машинами. Эта группа и сейчас самая многочисленная на рынке. Ведь вседорожники у нас чтут даже обитатели центра столицы…

Сначала в атаку пустили пикапы далеко не первой свежести. «Тянье-Адмирал» и «Грейт-Уолл Дир» (ЗР, 2006, № 2) практически копируют «Тойоту-Хайлюкс» 1980-х. Схема классическая: рама, неразрезной задний мост, передние колеса подключаются жестко, раздаточная коробка с пониженным рядом. Ни-

НЕТОРОПЛИВО И БЕГОМ

Корпоративный лозунг «Грейт-Уолл» дословно переводится так: «Улучшать понемногу каждый день». Фирма, на первый взгляд, действительно движется неторопливо, но очень расчетливо и дальновидно. Цеха, где производят «ховеры», явно рассчитаны «на вырост». Оборудование для штамповки, сварки, окраски – современное, ведущих мировых производителей. Но там, где можно сэкономить, обходятся без них. Скажем, здесь нет сложного и дорогого оснащения складов. Комплектующие лежат в просторном сборочном цехе, рядом с конвейером. Высокотехнологичные автоматы увеличат стоимость автомобилей; напротив, рабочая сила в Китае – дешевая.

Кстати, прошедшие отборочное сито рабочие «Грейт-Уолл» (конкурс – свыше десяти человек на место!) пару недель живут в общежитии, проходя «курс молодого бойца», в который, в частности, входят пробежки строем (!) по заводскому стадиону. Говорят, для улучшения физподготовки и командного духа. Такие вот восточные особенности…



На линии «ховеров» – в основном современное высокоточное оборудование.



В сборочный цех моторного завода не пускают (смотреть можно лишь через стекло), чтобы не занести лишнюю пыль. Этот запрет вызывает уважение.



Семиместный «FAW-Лендмарк» оснащен лицензионным двигателем «Мицубиси» объемом 2,4 л мощностью 128 л.с. Максимальная скорость – 160 км/ч. В базовой комплектации ABS, EBD, подушки безопасности. Заднеприводный вариант доступен и с автоматической коробкой передач. Полноприводный – только с «механикой».

ПАРК НОВОГО ПЕРИОДА

На дорогах Поднебесной причудливо, но мирно уживаются велосипеды, в том числе с грузовыми прицепами, тихоходные, жалобно трещащие измученными моторами маленькие тракторы, трехколесные (!) дизельные грузовички – и современные автомобили, включая… «порше» и «мерседесы». Последних, правда, совсем мало. Зато в изобилии «ауди», «фольксвагены», «ситроены», «тойоты», машины прочих известных марок, но местного производства. Автомобилей новых местных марок – «Грейт-Уолл», «Чери» и других – пока относительно немного. Но дело не в недоверии потребителей. Просто многие модели в основном расходятся там же, где их делают. Ведь, скажем, в небольшой по китайским меркам провинции Хэбэй живут… 30 миллионов человек!



Типичный развозной транспорт китайской провинции.



В первой жизни «микромерседес» звали «Дайхатсу-Шарада».



«Чери-Свит» – почти копия «Дэу-Матиз». Но моторы объемом 0,8 и 1,0 л – собственного производства. Базовая комплектация: кондиционер, электропакет, гидроусилитель руля.

какой мудреной электроники в управлении тягой, подвеской или тормозами. «Грейт-Уолл Сейлор» и «Тянма-Эквидо» современней лишь по отделке кузова и салона (ЗР, 2006, № 2). Последний, правда, можно купить не только с бензиновым, но и с дизельным 94-сильным мотором (материал о такой модификации в этом номере). Но дизели на китайских полноприводных моделях пока редкость: на внутреннем рынке они не слишком популярны.

Вслед за пикапами в Россию пришли аналогичные по конструкции вседорожники. «Грейт-Уолл Сейф» (ЗР, 2005, № 2), оснащенный 106-сильным бензиновым мотором, почти точная копия ранней «Тойоты-Фо Раннер» и близкий родственник пикапов «Грейт-Уолл Дир». Конструктивные аналоги: «Адмирал-SUV», сборку которого начали в Бийске, и 126-сильный «Дэди-Шатл», выпускаемый в Черкесске как «Дервейс-313120» (ЗР, 2006, № 3). Кстати, по мудрености индексов китайский автопром даст российскому большую фору. Помимо марки и модели на каждой китайской машине (притом снаружи!) – шифр, модификации и комплектации – например, СС6460DY. Разобраться в этой тарабарщине – дело неблагодарное, да и ненужное.

Пожалуй, самый современный по дизайну, комфорту, безопасности китайский вседорожник «Грейт-Уолл Ховер» (ЗР, 2005, № 12), внешне напоминающий «Исудзу-Аксиом». Передний мост и муфты колес включают кнопкой из салона; помимо версии с бензиновым двигателем 105 л.с., вскоре появится дизельная. Мощностью агрегат, правда, не блещет – около 78 л.с., зато, видимо, способен переваривать не самое хорошее топливо.

В этой группе особняком стоит «Чери-Тиго» (ЗР, 2005, № 7). Он очень похож на «Тойоту-RAV4» предыдущего поколения, но – переднеприводный и стоит от $16 500. Летом в России появилась модель с постоянным полным приводом и межосевой вискомуфтой.

ВСЕРЬЕЗ И НАДОЛГО?

Россия для молодого и амбициозного китайского автопрома – огромный рынок, где требования во многом схожи с запросами внутреннего. Да-да! Качество топлива у нас тоже нестабильное, экологические требования не самые высокие, а спрос на вместительные полноприводные, пусть и не самые современные, но недорогие машины – завидный. А еще Россия для Поднебесной – «окно в Европу». В том числе и поэтому китайцы в ближайшее время будут освежать и пополнять модельные ряды. Недалеко то время, когда у дилеров появятся новинки B- и C-классов, мини-вэны и микроавтобусы, кроссоверы и вседорожники, в том числе собранные на российских заводах. Эти модели, как правило, уже не будут «перепевками» корейских и японских. Ведь с таким предложением на все более требовательном российском рынке «далеко не уедешь», на европейском – и подавно.

Несомненно, китайские компании пришли в Россию с очень серьезными намерениями. Но для завоевания заметной доли рынка им придется приложить еще немало усилий. Без разветвленной дилерской и сервисной сети на широкое признание рассчитывать не приходится. До уровня ведущих мировых производителей, который не измерить лишь киловаттами, долларами и набором опций, автомобилям из Поднебесной пока далеко. Впрочем, примерно так же писали европейцы о корейских моделях лет двадцать назад…



Полноприводный «Грейт-Уолл Сейлор» в России продают с бензиновым 101-сильным мотором.

ВОСТОЧНЫЕ УНИВЕРСИТЕТЫ

Об автомобилях «Грейт-Уолл» мы неоднократно писали (ЗР, 2005, № 10, 12), отмечая как их достоинства, так и недостатки. Но на небольшом фирменном полигоне в Баодине вновь представилась возможность поездить на нескольких пикапах и вседорожниках. По сути, это машины двух поколений: «Сейф», «Пегасус», «Дир», выпускаемые уже несколько лет, и модель 2005 года – «Ховер». Разница очень заметна: последний тише, комфортней, лучше управляется. Умение быстро учиться – одна из лучших особенностей китайских производителей. По разговорам с представителями «Грейт-Уолл», а главное, по машинам, поставляемым в Россию, легко убедиться: тесты «За рулем» они читают очень внимательно.

ВТОРАЯ ПОПЫТКА

Сергей Мишин

Со стапеля бюро ходовых макетов АВТОВАЗа вот-вот сойдет полноприводная «Калина 4WD» – конструкция трансмиссии уже отработана на «Ладе-110».

Для машины использован серийный 16-клапанный двигатель объемом 1,8 л и коробка передач 2112 с усиленным вторичным валом. Схема трансмиссии представлена на рисунке. Картер сцепления доработан: справа к нему пристыкован редуктор отбора мощности на заднюю ось. Крутящий момент для нее со штатного дифференциала через двухступенчатый угловой редуктор **1** идет на карданную передачу **2**. Передаточное отношение редуктора 3,9:1, то есть обороты выходного вала, а значит, и карданного, почти в четыре раза выше, чем у приводов колес. Подобное решение позволило уменьшить размеры и массу шарниров и встроенной в передачу вязкостной муфты.

Из-за дополнительного (промежуточного) вала, проходящего сквозь редуктор отбора мощности, передние полуоси получились почти одинаковой длины. Благодаря этому исчез эффект увода автомобиля вправо при его интенсивном разгоне, причина которого в разной длине, а значит, и углах наклона приводов.

Для удобства сборки трансмиссии введен подрамник силового агрегата **3**, как на «сто шестой» модели. Впрочем, из опыта, полученного на полноприводных «десятках», известно: подрамник еще и улучшает управляемость. Да и сборка проще – ведь полноприводная «Калина» ориентирована не на конвейер, а на мелкосерийное производство.

Карданная передача из трех валов подвешена на двух промежуточных опорах в штатном тоннеле рядом с системой выпуска. Передний и задний валы – трубчатые алюминиевые. Начинается передача с шарнира равных угловых скоростей, который обеспечивает еще и компенсацию перемещения силового агрегата. Остальные «изгибы» берут на себя обычные крестовины.

В средний карданный вал встроена вязкостная муфта **4** фирмы GKN. Ее задача – отслеживать разницу скоростей передних и задних колес, и если таковая появляется – автоматически подключать полный привод. Поскольку валы вращаются намного быстрее колес, больше и разность их скоростей, поэтому чувствительность муфты к их относительному проскальзыванию очень высока.

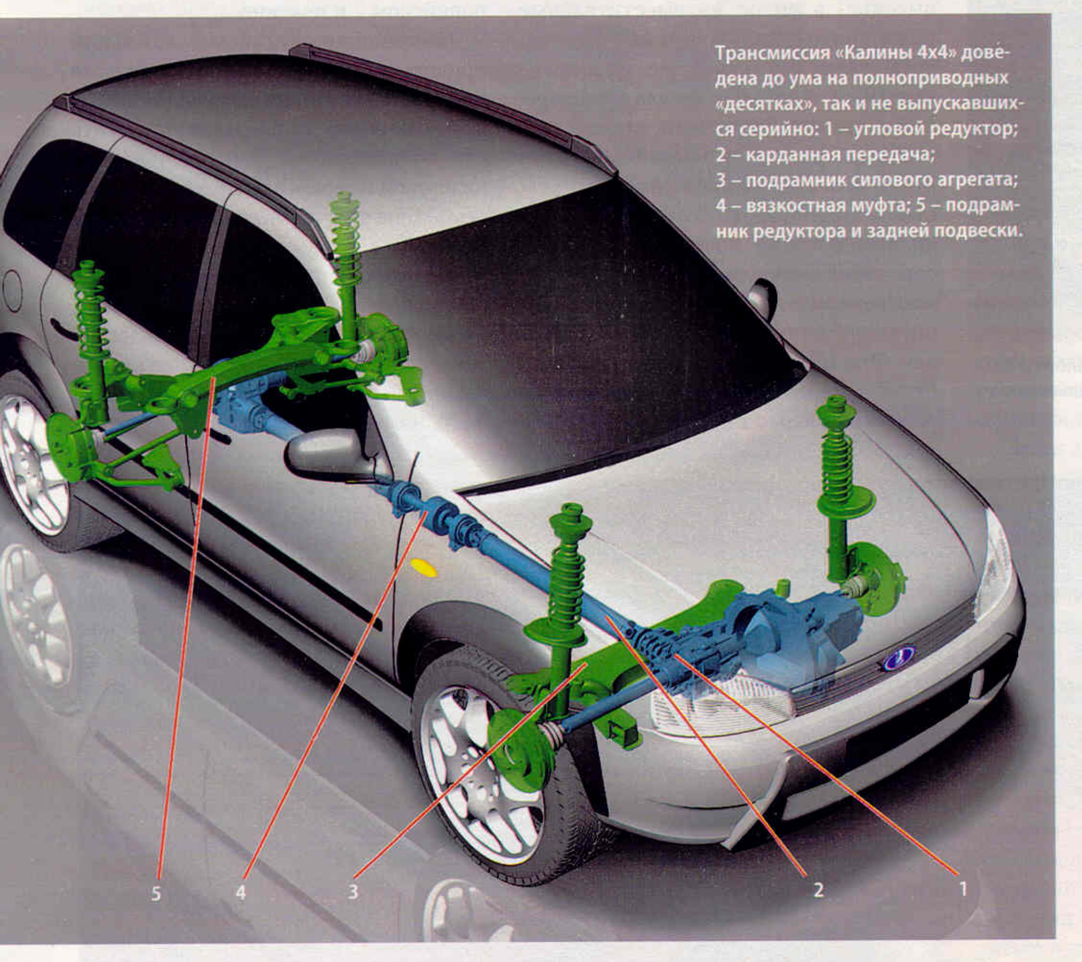
Пока пробуют два варианта муфты – с жесткой и мягкой характеристикой. Особенности каждого известны: жесткая обеспечивает лучшую проходимость (за счет эффективной межосевой блокировки), но на покрытиях с высоким коэффициентом сцепления в некоторых режимах способствует циркуляции мощности в трансмиссии, а на скользких делает автомобиль склонным к избыточной поворачиваемости. Мягкая же в повороте сохраняет переднеприводный характер управляемости, но с нею несколько недостаточна эффективность межосевой блокировки. Какую из них выберут – решат в ходе дорожных испытаний.

В задней части автомобиля укреплен еще один подрамник **5**, на котором смонтированы редуктор и элементы подвески типа «Мак-Ферсон». Последняя изменена не только конструктивно, но и по характеристикам – их предстоит оптимизировать в ходе испытаний и доводочных работ. Барабанные тормоза уступили место дисковым.

Редуктор закреплен на изящном подрамнике через резиновые опоры, а тот в свою очередь жестко соединен с кузовом. С редуктора (с передаточным отношением уже 1:3,9, чтобы вернуть прежние обороты) крутящий момент через приводы со ШРУСами передается на задние колеса. Они на полноприводной версии – размером 185/65R14.

Получив полный привод, «Калина» не превратится в вездеход, а останется самым что ни на есть городским-пригородным автомобилем. Только лучше приспособленным к езде по дорогам, покрытым водой, грязью, снегом и льдом.

Впрочем, конструкция еще не утверждена, многое в ней может измениться. Но окончательных решений ждать недолго – машину покажут на осеннем автосалоне в Москве.



Трансмиссия «Калины 4x4» доведена до ума на полноприводных «десятках», так и не выпускавшихся серийно: 1 – угловой редуктор; 2 – карданная передача; 3 – подрамник силового агрегата; 4 – вязкостная муфта; 5 – подрамник редуктора и задней подвески.

Концепт-кар Lotus APX представлен на автосалоне в Женеве в 2006 году.

ЛЕГКО ЛИ БЫТЬ ЛЕГКИМ?

Сергей Канунников. Рисунок: Константин Гарматюк

Этот концепт близок к серийному производству. Практически отработана технология и даже продумана экономика: максимальную выгоду принесет выпуск 30 и более тысяч машин в год. Но серийным «Лотос-АРХ» не станет. А если станет, то… не будет «Лотосом».

В 2005 году хорошо известная спортивными моделями и менее – инженерным подразделением британская фирма создала алюминиевую платформу. Годом позже одела ее в кузов, представив концепт-кар APX (Aluminium Performance Crossover; X на конце, видимо, для солидности).

Машина с посадочной формулой 5+2 (два сиденья, скорее, детские) – полноприводная, длиной 4697 мм, с базой 2700 мм, с солидным мотором V6. А масса – всего 1570 кг. Ведь основной материал платформы, кузова, двигателя – алюминий. Детали изготовлены по тщательно выверенным технологиям: литьем, штамповкой, выдавливанием, и соединены заклепками и самыми современными прочными клеями. В результате концепт вполне может претендовать на рекорды не только в номинации «самый легкий», но и смежных дисциплинах.

Британцам удалось совместить спортивный облик полноприводного автомобиля с приличной вместимостью.



Скажем, двигатель без технических жидкостей, но с навесным оборудованием тянет всего на 171 кг, поршни – по 454 г. Агрегат с компрессором «Рутс» развивает 224 кВт/305 л.с. при 6250 об/мин и 260 Н·м при 4500 об/мин. Причем 80% максимального крутящего момента двигатель уверенно выдает уже с 1500 об/мин.

Сто девяносто четыре «лошади» на тонну общей массы! Благодаря такому соотношению отнюдь не маленький, вместительный полноприводный автомобиль, как утверждают инженеры

«Лотоса», достигает 100 км/ч за 5,4 с. Максимальная скорость – 245 км/ч, а средний расход топлива всего 8,7 л/100 км. Впечатляет, не правда ли?

Конструкторы создали и 2,2-литровую версию легкого алюминиевого мотора. А платформу выполнили универсальной, приспособленной для автомобилей разного назначения. Разработаны даже несколько модельных линеек, включающих, например, кроссовер, купе, седан, в том числе полноприводные, а также среднемоторный спортивный автомобиль.

Именно он и появится в 2008 году под маркой «Лотос». А как же кроссовер и остальные «легкоатлетические» автомобили? Их британцы предлагают другим производителям. Концепт АРХ сделан в качестве ходового прототипа – демонстратора технологий.

Интересно, заинтересуется ли какая-нибудь фирма британским проектом? Инжиниринговое подразделение «Лотос» уже не раз плодотворно сотрудничало с некоторыми известными и не очень партнерами, скажем, с малайзийским «Протоном». «Лотос» имеет представительства не только в Малайзии, но и в США, Германии и, кстати, в Китае... □



В салоне нет необычных, неземных «штучек», зато прототип, как утверждают, практически готов к серийному производству.

Новое среднемоторное спорткупе «Лотос» на алюминиевой платформе обещают в 2008 году.

ЧЕМ БЫ «ВОЛЬВО» НЕ ТЕШИЛСЯ



Новый «Вольво-Мультифьюэл» и пять его энергоисточников.


HYTHANE


BIOMETHANE


NATURAL GAS


BIOETHANOL E85


PETROL

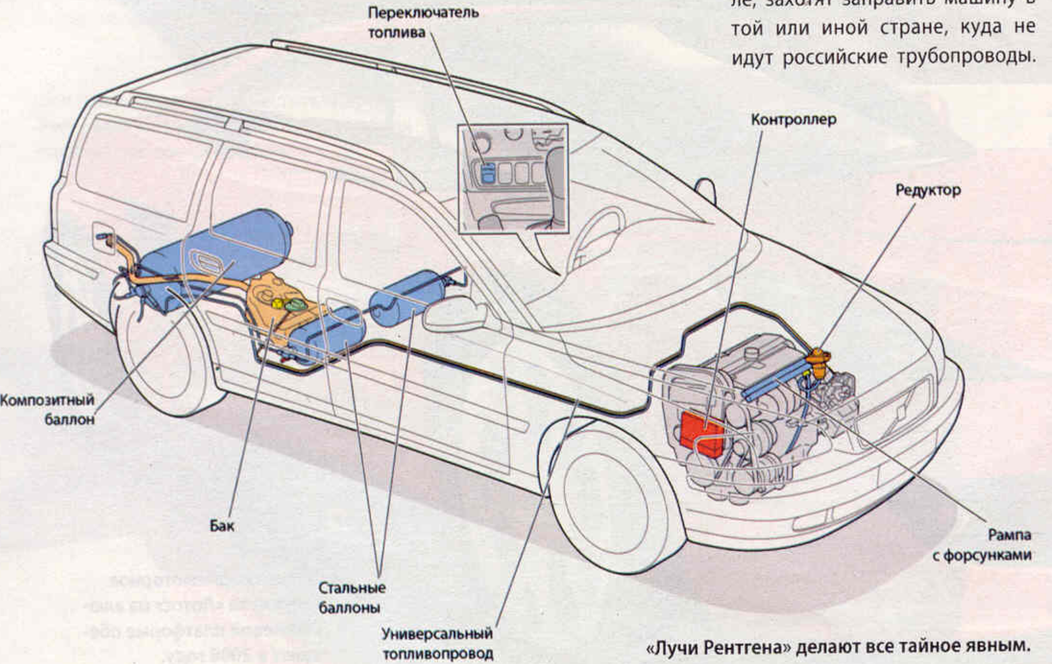
«Если боитесь энергетической зависимости от России, попробуйте от нее избавиться», – примерно такой совет дал президент России озабоченным европейцам на одном из последних международных форумов. Легко сказать… Впрочем, на инновационной выставке Bibendum Challenge компания «Вольво» уже показала автомобиль, который сможет при необходимости обойтись и без нефти, и без газа. Называется новинка «Вольво Мультифьюэл», а топливом ей служит… Загибайте пальцы: бензин – раз, метан – два, биоэтанол – три, биометан – четыре, гитан – пять! Не все эти слова на слуху, поэтому необходимы пояснения. Биоэтанол – это просто спирт, который перегнали из пшеницы, древесины и тому подобного растительного сырья. Биометан – газ, полученный при брожении, извините, органических отходов, в том числе навоза. Наконец, гитан – смесь водорода (10%) и метана (Hydrogen+Methan), которая показала себя наиболее эффективно сгорающим топливом.

Основная идея разработчиков – создать автомобиль, который сможет приспособиться к условиям любого регионального рынка: мало ли чем, в самом деле, захотят заправить машину в той или иной стране, куда не идут российские трубопроводы. А если таких машин станет много, то и тянуть эти трубы будет не нужно!

Пятицилиндровый двигатель мощностью 200 л.с. оптимизирован под все эти виды топлива: машина разгоняется до сотни за 8,7 с на любом из них, пускается на газе при любой температуре. Выхлоп «мультифьюэла» чист, почти как горный воздух: выполняются нормативы Евро V и калифорнийские PZEV/ULEV, к тому же при сгорании биотоплива в воздух не выделяется лишний CO_2.

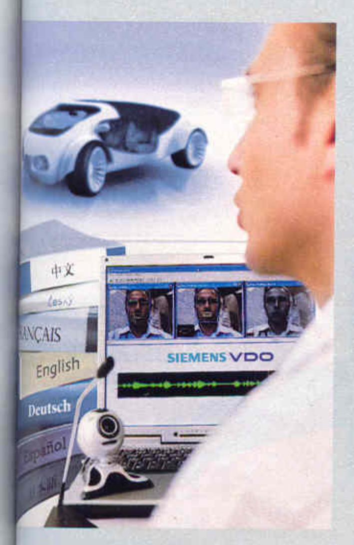
Разработчикам удалось также незаметно (под полом багажника) разместить четыре (!) хранилища для всех этих видов топлива: бак на 29 л для жидких бензина или этанола и три баллона для газов общим объемом 98 л. Последние представляют собой две стальные и алюминиевую емкость, армированную углепластиком и заключенную в стеклопластиковую оболочку. Под заправочным лючком прячутся горловина и штуцер для газов.

Водителю остается лишь нажатием кнопки выбрать желаемое топливо, а все остальное сделает контроллер: откроет нужные клапаны и выберет программу управления впрыском.



«Лучи Рентгена» делают все тайное явным.

ДУ Ю СПИК ИЛИ ПАРЛЕ ФРАНСЕ?



Экспериментатор обложился словарями и обучает машину понимать слова по слуху и движению губ.

Нет никаких сомнений в том, что автомобиль вскоре начнет выполнять устные приказы водителя. Вот только на каком языке их отдавать? По-русски, по-немецки, по-китайски или, может, на хинди? Интерфейс EasyCo2, придуманный на «Сименсе», способен не только на слух распознавать непонятные большинству из нас слова, но и понимать их рукописное представление! Так что к 2012 году (а вы думали, уже завтра?) с автомобилем можно будет не только поболтать, но и вступить в переписку.

Направленный микрофон выделит из окружающих шумов слова водителя, а видеокамера запишет соответствующие движения губ (артикуляцию). Так обеспечивается повышенная надежность распознавания слов, коих в памяти компьютера будет невероятно много – целых 230 000! И притом на... 12 языках, включая японский и китайский.

Но это – только начало, так сказать, базовый словарь. В дальнейшем водитель сможет научить систему и, скажем так, нестандартным словам. Главное – верно их произнести и ввести желаемую команду вручную. Автомобиль все запомнит и впоследствии правильно отреагирует на «неправильное» слово...



Дисплей показывает, что включена система распознавания речи.

ШАРОВАЯ МОЛНИЯ В... ЦИЛИНДРЕ

8Если в дизельном двигателе смесь воспламеняется сама, то в бензиновом ее, как известно, нужно чем-то поджечь. Пока это искра, проскакивающая между электродами свечи, но так будет не всегда. Мы уже писали об опытах с лазерным поджигом, а теперь ученые из университета в Карлсруэ решили превратить цилиндр в... микроволновку.

Если быть точным, то в камеру популярной у современных домохозяек СВЧ-печи преобразовали не весь цилиндр, а только нижнюю часть свечи зажигания. В ней нет привычного изолятора, центральный электрод чуть торчит одиноко из корпуса-волновода. Но это ничуть не мешает возникновению разряда: теперь в получившийся четвертьволновый резонатор накачивают СВЧ-энергию. Длина его (около 30 мм) выбрана так, что напряженность электрического поля достигает максимума как раз на вольфрамовом кончике «иглы» и там появляется шарик высокочастотной (2,45 ГГц) плазмы. По сути это миниатюрная шаровая молния, «привязанная» к центральному электроду.

К преимуществам метода можно отнести произвольную длительность разряда – сколько надо, столько шарик будет гореть! К тому же боковой электрод (которого больше нет) не затеняет разряд. Особенно ярко преимущества нового способа поджига проявляются при работе двигателя на обедненной смеси, что характерно для моторов с непосредственным впрыском.

В эксперименте проверялись разряды длительностью от 80 мкс мощностью 1600 Вт до 1,92 мс мощностью 260 Вт. И вот что удивительно: когда в цилиндре смесь интенсивно завихрялась, она увлекала разряд за собой как раз туда, где он находил, что поджигать. И это была хоть и недолговечная, но все же... настоящая шаровая молния! Побочным эффектом стала девственная чистота центрального электрода – нагар на нем просто не образовывался.

Говорить о серийных перспективах СВЧ-свечи рано, но экспериментальный мотор уже работает.

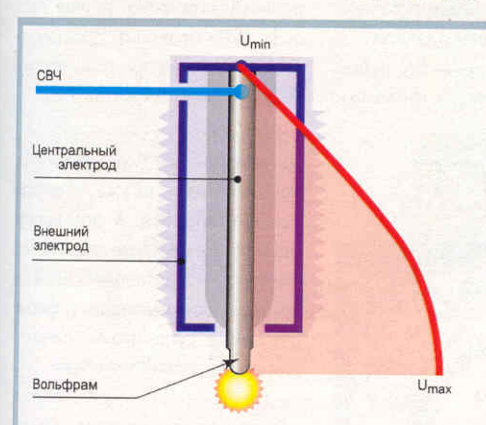
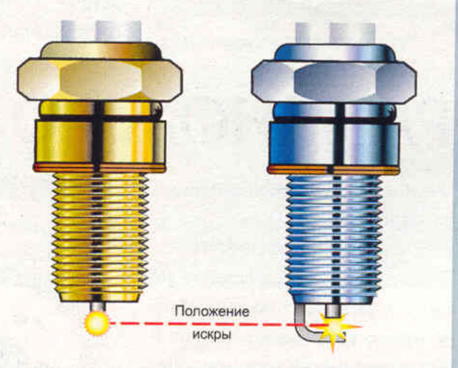


Схема микроволновой свечи в разрезе и график напряженности электрического поля вдоль центрального электрода.



Новая свеча значительно меньше выступает в цилиндр, за что ей отдельное спасибо от моторостроителей.

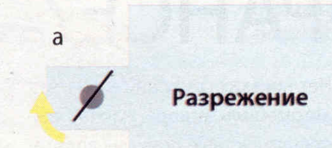
ДОЛОЙ ЗАСЛОНКУ!

Под таким девизом, похоже, устремляются в будущее двигатели внутреннего сгорания. Проводить дроссельную заслонку на пенсию первым решился концерн БМВ с его «Вэлвтроником». Полученный эффект был настолько очевиден, что теперь и «Ниссан» изобрел свой «велосипед», точнее, схему VEL (variable Valve Event & Lift system).

Напомним читателю главный недостаток немудреной, но всем знакомой заслонки: при ее частичном открытии (а много ли мы ездим «газ в пол»?) возникают заметное разрежение во впускном трубопроводе и связанные с ним потери: это уменьшает крутящий момент, двигатель хуже тянет на «низах». Наконец, из-за нее, «проклятой», в цилиндр попадает меньше смеси, а сгорает она с большим, чем могло быть, выделением вредных газов.

Сложный механизм VEL не имеет ничего общего с запатентованным «Вэлвтроником», но решает ту же задачу: вместо заслонки оборотами двигателя управляют посредством регулируемого открытия впускных клапанов в диапазоне от 2 мм на холостом ходу до 8 мм на режиме полной мощности. Не будем вдаваться в детали устройства (схему новой системы приводим для самых любопытных), но суть идеи в том, что по команде от педали газа контроллер с помощью электромоторчика вводит подобие клина между клапаном и кулачком.

Новая система обещает уменьшить выбросы углеводородов CH вдвое благодаря тому, что на режиме частичной нагрузки топливная смесь интенсивно завихряется, проходя через узкую щель едва приоткрытого клапана, а это – ключ к максимально полному сгоранию. И еще пара цифр: VEL позволит сэкономить до 13% топлива при том, что крутящий момент вырос на 9%.



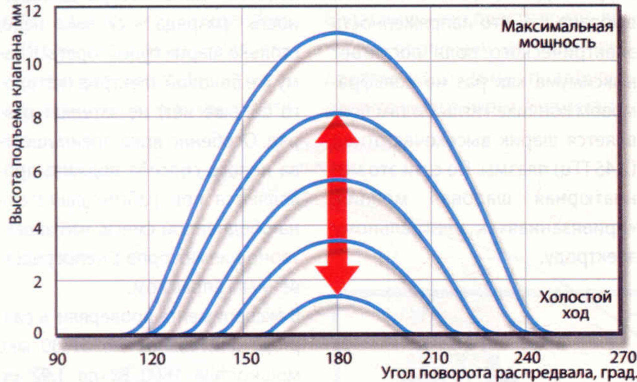




На схематическом изображении впускного тракта с дроссельной заслонкой (а) и системой VEL (б) видно: в последнем случае нет снижающего эффективность ДВС разрежения.



Схему VEL простой не назовешь, так ведь и бесплатного сыра – читай, экономичности, экологичности и тяговитости – не бывает…



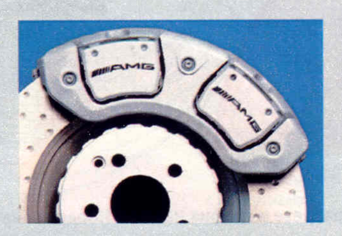
Графики открытия впускного клапана показывают, что в принципе и 8 мм не предел.

КОЛОДКИ РАЗМНОЖАЮТСЯ

7Хотя и говорят в народе, будто тормоза придумали трусы, позволим себе в этом усомниться: эту новинку предложили специалисты фирм «Континентал-Тевес» и AMG. Последняя известна наиболее заряженными версиями «мерседесов», которые, конечно же, необходимо быстро и надежно останавливать со скоростей, исчисляемых не одной сотней километров в час.

У подобных суперкаров колодки обычно прижимает не один, а несколько поршней, что не только увеличивает силу, но и уменьшает нагрев тормозных цилиндров. Только колодок до сих пор было по паре на колесо. Теперь и здесь начался процесс «размножения». В новом тормозном механизме их уже… четыре! Как и суппортов. А вот корпус один на всех. Можно сказать, что механизм представляет собой гибрид схем с плавающим и фиксированным суппортами, объединяющий достоинства обеих.

По заверениям разработчиков, новая конструкция обеспечивает идеальное прилегание колодок к диску и снижает нагрев цилиндров.



Новый тормозной механизм имеет четыре колодки, что повышает его эффективность и надежность.

ЧЕМПИОНАТ НЕ ЗАКОНЧЕН?

Максим Вольнов

Очевидное легко анализировать: Фернандо Алонсо кует победы с методичностью робота, и вряд ли у кого есть сомнения, что испанец и «Рено» отстоят титулы. Тем более что не видно агрессивного настроя у соперников. «Феррари» и «Мак-Ларен» словно удовлетворены своими ролями в нынешнем чемпионате мира.

Михаэль Шумахер, впрочем, обещает еще побороться: «Алонсо невероятно, неправдоподобно стабилен. Но ведь так не бывает, чтобы весь сезон без поломок и аварий! Даже в самые лучшие годы мне не удавалось избегать подобных неприятностей. Не скрою, я жду, что и у Фернандо начнутся сбои, не железный же он. Терять нам нечего, значит, будем атаковать. Чемпионат еще не закончен». Заметим, немец скромно умолчал, что регулярно уступает лидеру в скорости – не больно-то поатакуешь. А вот в стане «Мак-Ларена» иллюзий уже нет. «Сегодня понятно, что чемпионат мы проиграли, – говорит Кими Райкконен. – Машина к лету стала быстрее и надежнее, чем в начале сезона. Но максимум, что мы теперь успеем сделать – выиграть две-три гонки».

В отсутствие нетривиальных событий на трассах новости о предстоящих трансферах – чуть ли не главное развлечение болельщиков, если, конечно, не считать прошедший всемирный футбольный форум. Не только «Мак-Ларен», но и другие мыслями уже в следующем сезоне. Намерения команды Рона Денниса, как обычно, чрезвычайно серьезны. Не секрет, что в «Мак-Ларен» переходит действующий чемпион, и вполне возможно, что партнером его станет Райкконен. Более сильный дуэт невозможно представить! Есть и другие варианты: Кими может принять предложение «Рено» или «Феррари» – в случае, если неугомонный Михаэль решит уйти на покой.

В любом случае, фавориты, скорее всего, останутся прежние. Даже с учетом, что шеф-конструктор «Мак-Ларена» Адриан Ньюи перешел в молодую команду «Ред Булл». Бюджет «Мак-Ларена» на сезон-2007 вдвое больше, чем у «Красного быка» (400 млн. долларов

С высокой долей вероятности, второй титул Фернандо Алонсо оформит уже в сентябре – шесть побед и три вторых места в девяти гонках.





Бороться с «Рено» у соперников обычно получается только на первых кругах. Затем гонка превращается в триумфальное шествие.

против 200). А в высокотехнологичных дисциплинах автоспорта важную роль играет наука, вложения в перспективные исследования. Не случайно в зачете марок первые шесть мест – у команд с самыми большими бюджетами.

«Мак-Ларены» к лету прибавили в скорости и надежности, но слишком поздно – в лучшем случае удастся потеснить «Феррари».



СПРОСИМ ЧИТАТЕЛЕЙ

Следите ли вы за гонками формулы 1?

- 34% *регулярно*
- 26% *интересуюсь время от времени*
- 40% *не слежу*

Ожидается, что заметно прибавит БМВ – у баварской фирмы несколько лет были самые лучшие моторы, а теперь она грозится подтянуться и по части шасси. И совсем уж удивительно будет, если вновь ничем не блеснут японцы, ведь «Тойота» и «Хонда» исправно вкладывают в свои команды большие деньги. Однако титанические усилия первой пока ничего не дают. Фирма свернула всю раллийную программу, потихоньку ушла из американских гонок, где обитала (и побеждала!) в качестве моторостроителя, привлекла выдающегося инженера Майка Гаскойна и пару сильных пилотов, провела глобальную кадровую перетряску и… с трудом набирает очки в формуле 1. Пришлось даже сместить Гаскойна с должности главного конструктора – прямо в разгар сезона, но и такая крайняя мера, похоже, не помогла. Понятно, что для этой команды еще один неудачный сезон может стать роковым – терпение высшего руководства «Тойоты» не безгранично. И «Хонда» тоже изрядно буксует…

ГРАН-ПРИ ЕВРОПЫ

«Нюрбургринг», 60 кругов по 5148 м

1. **М. Шумахер** (Германия, «Феррари»)	1:35.58,765
2. **Ф. Алонсо** (Испания, «Рено»)	3,7
3. **Ф. Масса** (Бразилия, «Феррари»)	4,4
4. **К. Райкконен** (Финляндия, «Мак-Ларен»)	4,8
5. **Р. Баррикелло** (Бразилия, «Хонда»)	1.12,5
6. **Дж. Физикелла** (Италия, «Рено»)	1.14,1
7. **Н. Росберг** (Германия, «Вильямс»)	1.14,5
8. **Ж. Вильнев** (Канада, «БМВ-Заубер»)	1.29,3

ГРАН-ПРИ ИСПАНИИ

Барселона, 66 кругов по 4627 м

1. **Ф. Алонсо**	1:26.21,759
2. **М. Шумахер**	18,5
3. **Дж. Физикелла**	23,9
4. **Ф. Масса**	29,8
5. **К. Райкконен**	56,8
6. **Дж. Баттон** (Великобритания, «Хонда»)	58,3
7. **Р. Баррикелло**	1 круг
8. **Н. Хайдфельд** (Германия, «БМВ-Заубер»)	1 круг

ГРАН-ПРИ МОНАКО

Монте-Карло, 78 кругов по 3340 м

1. **Ф. Алонсо**	1:43.43,116
2. **Х.-П. Монтоя** (Колумбия, «Мак-Ларен»)	14,5
3. **Д. Култард** (Великобритания, «Ред Булл»)	52,2
4. **Р. Баррикелло**	53,3
5. **М. Шумахер**	53,8
6. **Дж. Физикелла**	1.02,0
7. **Н. Хайдфельд**	1 круг
8. **Р. Шумахер** (Германия, «Тойота»)	1 круг

ГРАН-ПРИ ВЕЛИКОБРИТАНИИ

Сильверстоун, 60 кругов по 5141 м

1. **Ф. Алонсо**	1:25.51,9
2. **М. Шумахер**	13,9
3. **К. Райкконен**	18,6
4. **Дж. Физикелла**	19,9
5. **Ф. Масса**	31,5
6. **Х.-П. Монтоя**	1.04,7
7. **Н. Хайдфельд**	1.11,5
8. **Ж. Вильнев** (Канада, «БМВ-Заубер»)	1.18,2

ГРАН-ПРИ КАНАДЫ

Монреаль, 70 кругов по 4361 м

1. **Ф. Алонсо**	1:34.37,308
2. **М. Шумахер**	2,1
3. **К. Райкконен**	8,3
4. **Дж. Физикелла**	15,6
5. **Ф. Масса**	25,1
6. **Я. Трулли** (Италия, «Тойота»)	1 круг
7. **Н. Хайдфельд**	1 круг
8. **Д. Култард**	1 круг

После 9 этапов

Пилоты:

1. **Ф. Алонсо**	84
2. **М. Шумахер**	59
3. **К. Райкконен**	39
4. **Дж. Физикелла**	37
5. **Ф. Масса**	28
6. **Х.-П. Монтоя**	26

Команды:

1. **«Рено»**	121
2. **«Феррари»**	87
3. **«Мак-Ларен»**	65
4. **«Хонда»**	29
5. **«БМВ-Заубер»**	19
6. **«Тойота»**	10

Значит, в академично-коммерческой формуле 1, состоящей сплошь из акционерных обществ, не все еще «прямо пропорционально» бюджетам. Остались и другие влияющие на результат факторы. И «Рено», подтверждая это, даже в тройку финансовых лидеров не входит. □

ПЛЯШЕМ ОТ КОШЕЛЬКА

Максим Вольнов. Фото: Юрий Тюрин



Иномарки правят бал в 2-литровом полноприводном классе: на таких и в Европу не стыдно выехать.

Зимой родился новый технический регламент для «легкового чемпионата» – российский максимально приблизили к европейскому. Так гораздо удобнее: для зарубежных стартов, как в кроссе, так и в родственном ралли-кроссе, не придется готовить совсем другой автомобиль. Половина сезона – три этапа чемпионата позади, самое время посмотреть, что получилось.

РЕТРОГРАДЫ ПОНЕВОЛЕ

Наиболее радикальные перемены коснулись самого массового (и самого архаичного) национального класса «восьмерок», названного теперь на европейский манер «Дивизион 1А». Секвентальные коробки передач, 16-клапанные моторы, иномарки В-класса – отныне можно все! Увы, это раздолье нашим спортсменам не по душе… точнее, не по карману. На всех этапах все пилоты, словно сговорившись, выступали, как и многие годы до того, на тех же «восьмерках»…

Мало этого, гонщики АВТОВАЗа лишились финансовой поддержки – какие уж тут секвентальные коробки, когда стартуешь за свой счет. Завод тоже можно понять: доколе рекламировать на гоночных трассах то, что снято с производства? В итоге в «обновленном» Дивизионе 1А чемпионат лишился интриги. Все три гонки уверенно выиграл молодой казанец Ирек Миннахметов, а титулованные тольяттинцы Алексей Иванов и Владимир Колесов ищут спонсоров и добивают старые машины.

Конечно же, «восьмерки» не вечны и рано или поздно уйдут в небытие. А что дальше? Может, приспособят для кросса «Калину» или увидим здесь иномарки – их можно купить прямо в готовом к старту виде за рубежом. Вопрос в том, сколько еще ждать, учитывая, что технический прогресс оказался тесно связан с личным кошельком.

ПРОГРЕСС О ДВУХ КОНЦАХ

Заметное оживление наблюдается, пожалуй, лишь в классе багги с 1600-кубовыми моторами – Дивизионе 3А (новое

название тоже совпадает с принятым в европейской классификации). Здесь разрешили оснащать машины любыми двигателями, тогда как раньше допускали только вазовские. Гонщики ринулись покупать импортные силовые агрегаты, а Станислав Садовников приобрел даже машину у призера чемпионата Европы чеха Иржи Свободы – уралец теперь среди лидеров и фаворитов чемпионата.

Таких счастливчиков пока немного. Многократный чемпион страны челнинец Валентин Николаев, самарец Юрий Кузмичев, Сергей Буркалов из Новокузнецка денег на новые моторы не нашли и сразу оказались на вторых ролях. Надолго ли у них, привыкших к подиумам, хватит интереса к чемпионату? А если они уйдут, то багги-1600 рискует повторить участь старшего, 4-литрового класса: здесь состоялась только одна гонка из трех запланированных, а очки заработали всего четыре пилота.

Немногим лучше дела в Дивизионе 2 – легковушек с параметрами «2 л, турбо, 4х4» в стране мало. Даже десять машин в заездах набирается не всегда. Илья Резниченко стартовал в чемпионате



Попытка разглядеть в толпе «восьмерок» иномарку В-класса оказалась безуспешной.



Баггисты – самые бедные участники чемпионата. Борта их машин не обременены рекламой.

Сергей Марочкин из Нижнего Ломова – лидер Дивизиона 2 по сумме трех этапов, выступает ни много ни мало на «Фокусе WRC».



Без комментариев...

дважды – у 500-сильного «Форда-Пума» и опытного пилота (Илья – призер чемпионата Европы) конкурентов не было. К счастью, он оживил интригу, отправившись вместо третьего этапа на европейское первенство в латвийскую Бауску. Так что в Дивизионе 2 претендентов на золото, по меньшей мере, четверо.

Если смотреть на Европу, то там автокросс – удел не мощных заводских и клубных команд. Это спорт, если угодно, энтузиастов, причастных к автомобильному делу. По выходным стартуют в гонках, в будни торгуют запчастями к машинам, ремонтируют их, занимаются тюнингом, командуют бензоколонкой. По-видимому, таким путем будет развиваться и наш автокросс. Посмотрим... □



АНТИКРИЗИСНАЯ ПРОГРАММА

Сергей Зиновьев

В какой-то момент казалось, что эта гоночная серия со старыми традициями и своеобразным колоритом умрет. Заблаговременно оповестив соперников и организаторов об уходе, покинул чемпионат «Опель», а по окончании сезона-2005 совершенно неожиданно отказалась от дальнейших стартов «Ауди». Пугающее положение: в чемпионате остался один-единственный завод-производитель – «Мерседес-Бенц». Что показывать зрителям? Захотят ли они смотреть, как дюжина одинаковых машин греет шинами асфальт? Да и мыслимо ли привлечь крупных спонсоров к состязаниям одной марки?

ДВОЕ В ПОЛЕ – ВОИНЫ!

После недолгих, но, видимо, нелегких размышлений «Ауди» столь же внезапно объявила, что решила остаться, причем как минимум на три года. И энергично принялась строить новый автомобиль и комплектовать команды. Всеобщий вздох облегчения!

Если вспомнить, что в прошлом году интрига в DTM держалась именно на споре двух немецких марок («Опель» так и не смог подтянуть свою технику до чемпионского уровня), то, в сущности, болельщики немного потеряли. Экс-«опелевец» Хайнц-Харальд Френтцен, «шоу-стоппер» и один из главных любимцев публики, тоже никуда не делся – его сразу же охотно пригрела «Ауди», чтобы усилить состав.

Получилась, пожалуй, даже более стройная система, чем раньше: интересы каждой марки защищают по четыре частные команды (для них еще и командный зачет!), причем половина располагает техникой самой свежей спецификации. Остальные «докатывают» А4 и С-класс образца 2004 и 2005 годов. Шансы «молодых» и «старых» машин уравнивает весовой гандикап. И чудесный подбор пилотов: комбинация суперзвезд и талантливой молодежи, приправленная для

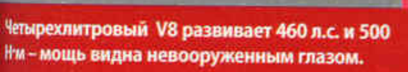
пущей привлекательности обаятельными девушками. Их, разумеется, тоже поделили поровну. Дочь выдающегося бельгийского гонщика, победителя «Ле-Мана» и «Дакара» Жаки Икса – Ванина, проведшая десять лет в гонках на выносливость, – в рядах «Ауди». Шотландка Сюзи Стоддарт, долго и неплохо выступавшая в различных британских формульных чемпионатах, представляет «Мерседес».

По-видимому, немецкие организаторы DTM переняли успешный опыт американской серии IRL: те с помощью Даники Патрик в прошлом году чуть не в два раза подняли посещаемость гонок и число телезрителей. Правда, Даника феноменально быстра – не раз стартовала с первых позиций, финишировала на подиумах, а дебютантки DTM Ванина и Сюзи пока лишь осваивают незнакомые машины. Все-таки заряд у здешних болидов, отдаленно напоминающих серийных прародителей, незаурядный – около 460 л.с. По этому показателю они ближе к «феррари» и «астон-мартинам» класса GT, нежели к ближайшим родственникам из кузовного чемпионата мира WTCC.

А ЗВЕЗДЫ КТО?

Действующий чемпион, молодой британец Гэри Паффетт занялся воплощением мечты – он всегда хотел стать пилотом формулы 1. Шанс выпал – «Мак-Ларен», впечатленный его успехом в DTM, пригласил поработать тест-пилотом. Конечно, с учетом, что прежде чем сесть за руль гоночного легкового автомобиля, Гэри отменно проявил себя в различных младших формулах. Иным тестерам дозволяют выступать в «побочных» гонках, Паффетту это запрещено. Стало быть, титул отстаивать некому. Однако это не означает, что у вице-





Четырехлитровый V8 развивает 460 л.с. и 500 Н·м – мощь видна невооруженным глазом.

Гонка длится около часа, и за это время каждый пилот должен сделать два пит-стопа – есть простор для тактических игр.

В календаре DTM десять гонок, в том числе в Англии, Франции, Голландии и Испании – «немецких мастеров» давно уже пора величать «европейскими».

Звезды? Хаккинен и Френтцен к вашим услугам.





Журнал «Плейбой» – традиционный спонсор одной из команд. Кристиан Абт с помощью зайчиков вдохновляется на спортивные подвиги.

На счету Ванины Икс – старты в «Ле-Мане» и «Дакаре», победы в «24 часах Спа», американской формуле-«Форд» и «Феррари-360 Челлендж». Богато!

Иногда гонки сопровождаются красочными представлениями за пределами трассы: на презентации сезона Том Кристенсен радовал публику ездой на раритетном «Ауто Юнион Тип D».

короля (и чемпиона-2004) Матиаса Экстрема будет легкий сезон.

Судя по первым гонкам – наоборот! На трех этапах 27-летний швед лишь однажды попал в зачетную восьмерку на финише. И теперь совершенно непонятно, как он будет догонять изрядно ушедших вперед… кого бы вы думали? Ветеранов – Тома Кристенсена («Ауди») и Бернда Шнайдера («Мерседес»)! 38-летний датчанин – семикратный победитель «24 часов Ле-Мана», а 42-летний немец выступал в формуле 1 еще в конце 80-х, затем четырежды выиграл DTM – последний раз три года назад. Оказывается, в пороховницах еще полно пороха.

Вероятно, в их спор вмешаются и другие звезды первой величины – Жан Алези и Мика Хаккинен (оба стартуют за «Мерседес»). Во всяком случае, француз стабильно набирает очки, финн побывал на подиуме, и оба держатся в группе лидеров. А открытием сезона может стать Бруно Спенглер – 23-летний канадец в чемпионате второй год и начал наседать на пятки пилотам куда более вкатанным.

К числу дополнительных эффектов, повышающих зрелищность DTM, добавьте пышные и красочные шоу, в которые здесь превращается каждый выход машин на старт. Плюс два обязательных пит-стопа с заменой шин и дозаправкой. Кроме того, идеологи «Немецкого туринга» не повторили ошибку формулы 1 и запланировали в июне месячный перерыв – чтобы всемирный футбольный форум не помешал болельщикам посмотреть хорошие гонки. □

ПРОЩАНИЕ С «НЕВСКИМ»

Сергей Зиновьев. Фото: Юрий Тюрин, Вадим Крючков

Последние свои недели петербургская трасса прожила в бешеном ритме. Все три наши гоночные серии постарались провести здесь хотя бы по одному этапу. Торопились – власти северной столицы грозили, что в июле окрестности стадиона им. Кирова на Крестовском острове будут бороздить самосвалы и бульдозеры, а вовсе не гоночные формулы. Еще весной теплилась надежда, что капитальную реконструкцию стадиона отменят или отложат на неопределенный срок, как это частенько у нас бывает. Не случилось. Вместе с большой асфальтовой петлей на берегу Финского залива уйдет в небытие и малая, где проходили состязания по картингу.

Трасса «Невское кольцо» возродилась в середине 90-х и могла бы сегодня отмечать свое десятилетие. С первого же дня она оставалась лучшим в стране плацдармом для кольцевых гонок, благо тогда никто больше ничего не строил и не улучшал. Но грянул гром: утрата «Невского кольца» заставила «образумиться», и в этом году рождаются сразу две новые трассы. Автодром «Москва» в подмосковном Мячкове уже полностью готов к приему автомобильных баталий, а в Казани работы закончат осенью, но весь июнь кольцевики гостили в Питере.



Позиции класса Lada Revolution упрочились благодаря заводской программе поддержки молодых пилотов.

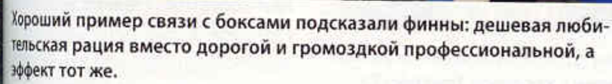
RTCC: ВЕРНЫМ ПУТЕМ

Больше всех успела на «Невском» серия RTCC – «туринг-кары» и сопровождающая их техника рангом пониже. Аж целых три гонки! Именно в Питере определились все лидеры сезона. Самая главная интрига – в «Туринге». По сумме этапов лидирует экс-чемпион Михаил Ухов, одержавший две победы. А бывший его партнер, вице-чемпион Владимир Лабазов, перешедший в мощную команду «МТС Рейсинг», пока лишь второй – ожидали-то от него большего после успешного прошлогоднего сезона. При этом самые быстрые круги в двухлитровом классе довольно стабильно показывает Лев Фридман и регулярно стартует из первого ряда. Есть в колоде и джокер – Але-

Разборки местного значения: тольяттинцы Дмитрий Закиев и Андрей Нефедов не поделили траекторию.

Машин в формуле 1600 немного, но здесь собралась группа весьма сильных гонщиков – среди них четыре чемпиона страны.





Хороший пример связи с боксами подсказали финны: дешевая любительская рация вместо дорогой и громоздкой профессиональной, а эффект тот же.



В рамках монокласса «Хонды-Сивик» пройдет несколько международных гонок с участием пилотов из стран Балтики, в том числе финнов.

ксей Дудукало за рулем «Ауди-А4» (остальные фавориты выступают на БМВ-320). Но пока он не набрал крейсерскую скорость – проблемы с настройками новой для него машины. Последнее время «Ду-Ду» завоевывал титулы за рулем «Хонды-Сивик» да зимой на ледовых овалах.

Загадочная ситуация в 1600-кубовом «Туринге-Лайт»: три этапа – три победителя: Евгений Каретников, Никита Хатюшенко, Александр Сотников. А по сумме этапов действующий чемпион Сотников пока даже не в тройке лидеров. Впрочем, опытный гонщик из Курска и в прошлом году поначалу довольно медленно запрягал.

Упустив победу в прошлом году в «Суперпродакшн» (ближайший родственник «Туринга», тоже двухлитровые моторы, но менее современные машины), Александр Львов закатал рукава: две победы в трех гонках. Правда, Владимир Черевань сходов не допускал и захватил лидерство. Надолго ли? Лидеров поджимает главное открытие зимнего сезона, призер чемпионата страны по трековым гонкам Валерий Павлов.

Неоднозначно и в новом классе RTCC – «Национальный», где собрались Lada 112, аналогичные тем, что стартуют в НГСА, но по более жестким техническим требованиям. Выиграв с огромным перевесом две гонки, Алексей Басов провалил третью. И лидер тотчас же поменялся, им стал Игорь Филиппов. Сегодня RTCC выглядит крепкой и беспро-



В «Туринге» на очередной титул нацелился Михаил Ухов, но у него много достойных соперников, так что предстоит борьба.



Шеф «ЛУКойл Рейсинг» Евгений Малиновский переживает за своих пилотов.



Новое поколение «Революции»: екатеринбуржцы Владимир Шешенин и Артем Кравченко делятся впечатлениями с казанцем Тимуром Тимерзяновым.

блемной серией: стройная иерархия классов машин, генеральный спонсор («Газпром») и расписание телерепортажей. Не случайно эту серию выбрали более семидесяти пилотов.

НГСА: ДАЛЬНЕЙШАЯ НАЦИОНАЛИЗАЦИЯ

Национальная гоночная серия «АВТОВАЗ» в прошлом году жила совместно с RTCC, а ныне отправилась в самостоятельное плавание. Завод предлагает пилотам всей страны три класса машин: прототипы Lada Revolution, а также «калины» и 112. Запланировали рекордное число гонок – десять. Однако активности на этом фронте пока не видно. Классы легковушек населены в основном тольяттинцами. А для «Революции» учредили специальную программу «АВТОВАЗ – новому поколению». Без финансовых льгот вряд ли удалось бы собрать здесь достойное число участников, а ведь на кону – полноценные медали чемпионата России. Но одними медалями, видно, не завлечь команды, коих смущает цена – 49 тысяч евро за боевой автомобиль.

Пришедшая на смену «десятому» семейству «Калина» могла бы стать истинно национальным классом. Но завод пока не предпринял для этого никаких особых усилий, собрал всего лишь дюжину машин. Так что ударным зрелищем НГСА остаются заезды прототипов. С помощью молодежной программы на первом и, увы, последнем этапе в Питере удалось собрать 18 пилотов. Большинство – вчерашние картингисты, не готовые бросить перчатку лидерам. Хотя как знать: 17-летний москвич Михаил Тягунов, например, стартует здесь в ранге призера Кубка страны по трековым гонкам. Да и у других немало регалий, добытых за пределами кольца.

Похвально, что организаторы не ограничились приглашением молодежи из традиционных кольцевых центров – Москвы и Тольятти. За рулем «революций» есть также юные представители Урала и Татарстана. В лидерах же – многоопытные Кирилл Ладыгин, Виталий Дудин, Владимир Нечаев и Григорий Комаров. Между ними, вероятно, и разгорится главный спор.

РОССИЙСКАЯ СУПЕРСЕРИЯ: В ОПАЛЕ…

Раздоры между спортивной властью (РАФ) и координаторами классов формул 1600 и «Русь» продолжаются и мешают нормальному ходу сезона. Без объявления причин этап на новом автодроме «Москва» заменили «расширенными тестами». Но стартовая гонка в Петербурге прошла.

Моноклас «Хонда-Сивик Type R» порадовал массовостью и азартной борьбой. Помимо россиян, стартовали зарубежные гонщики и… победили. Первым был латыш Арвис Зарбергс. А главный фаворит Алексей Дудукало, хоть и потерпел локальную неудачу, без сомнения, еще возьмет свое.

Формула 1600 продолжает борьбу за выживание. Машин и пилотов не прибавилось – прежний десяток. Однако древних «даллар» стало чуть меньше, а новорожденных болидов ArtTech российской постройки – чуть больше. Появились уже модернизированные версии и показали обнадеживающие скорости. Героем этапа стал 17-летний Иван Самарин, перешедший из команды «Лукойла» в «Арт-Лайн».

Формулы – основа основ автоспорта. Это недвусмысленно подтверждает ФИА – главным гоночным состязанием планеты была и остается формула 1. В гонках легковушек крайне затруднительно взрастить будущего формульного чемпиона мира, и вроде бы отечественные классы гоночных формул надо холить и лелеять. На практике почему-то выходит иначе – наши формулы пребывают в самых трудных условиях. Впрочем, в российском кольце иных никогда и не было. Лед по-настоящему тронулся только сейчас, когда за дело взялся частный бизнес. А все трассы, жившие на птичьих правах, поочередно почили – «Ходынка», «Тольятти-Ринг» и другие. Наверное, все идет так, как надо.



ОБРЕЧЕНЫ НА ПОБЕДУ

Дебют «Ауди-R10 TDI» в гонке «24 часа Ле-Мана» завершился практически неизбежной победой. Заводская команда, многие годы планомерно совершенствующая автомобиль-прототип для гонок на выносливость, взяла верх над частниками. Дизельный R10, пришедший на смену победоносному R8 с традиционным бензиновым мотором, оказался быстр и вынослив. Кроме того, он менее прожорлив, благодаря чему экипажи на «Ауди» реже заезжали в боксы на дозаправки.

Даже после разбитого ветрового стекла, неполадок системы питания и небольшой аварии трио Ринальдо Капелло, Аллана Макниша и Тома Кристенсена заняло третье место с 13 кругами отставания. Лидеров подобные неприятности миновали: Франк Биела, Эммануэль Пирро и Марк Вернер откатали сутки относительно легко и непринужденно. На втором месте, проиграв 4 круга, остался экипаж Себастьена Лоэба (да-да, чемпиону мира по ралли не чужды кольцевые трассы!), Эрика Элари и Франка Монтаньи, выступавшего за частную команду «Пескароло Спорт» на оригинальном прототипе с двигателем «Джадд».

ФИНИШ НЕ В РАДОСТЬ



Сюжет четвертого этапа Кубка мира по ралли-рейдам оказался печальным – в последний, шестой день «Ралли Марокко» случилась тяжелая авария. Штурман одного из заводских экипажей «Мицубиси», опытнейший 53-летний француз Анри Мань скончался на месте, а пилот Хуан Рома волею небес почти не пострадал. Остальные гонщики «Трех бриллиантов» сразу же прекратили гонку, в том числе сражавшийся за победу Стефан Петерансель.

Шедший лидером южноафриканец Жинель де Вильерс («Фольксваген-Туарег») одержал вторую победу подряд и упрочил свое лидерство по сумме этапов. Следом финишировали Жан-Луи Шлессер и еще один пилот VW Карлос Соуза. Россиянин Сергей Шмаков («Багги-Зил») – четвертый и продолжает лидировать в зачете машин с приводом на одну ось. Успешный приход к финишу, впрочем, никто не праздновал…

С ПРИЦЕЛОМ НА БУДУЩЕЕ

Этап чемпионата страны – ралли «Гуково» в Ростовской области завершился неожиданно: лидеры потерпели фиаско, а победил дебютант. Пятикратный чемпион Андрей Жигунов впервые стартовал на «Лансере Evo IX» и сошел из-за поломки системы охлаждения. А триумфатор зимних этапов Александр Желудов на раскисшей после дождя трассе определенно уступал в скорости 15-летнему Евгению Новикову. В итоге потерял даже второе место из-за прокола шины на 22-километровом спецучастке.



Юный же вундеркинд, в будущем году планирующий выступать в чемпионате страны по полной программе (ныне его основная цель – Кубок России), управляя «Импрезой» безукоризненно и законно выиграл на финише более трех минут у ближайшего преследователя – Александра Гаврилова.

КАЛЕНДАРЬ

КОЛЬЦЕВЫЕ ГОНКИ

5–6 августа	**чемпионат России (RTCC)**, Мячково
11–12 августа	**чемпионат России (НГСА)**, Мячково
18–19 августа	**чемпионат России (НГСА)**, Рига, Латвия
26–27 августа	**чемпионат России (Ф-1600)**, Рига, Латвия
2–3 сентября	**чемпионат России (НГСА, Ф-1600)**, Мячково

РАЛЛИ

11–12 августа	**чемпионат России**, «Выборг»
25–26 августа	**Кубок России**, «ЧелябТрансАвто»
8–9 сентября	**чемпионат России**, «Псков»

КРОСС

5–6 августа	**чемпионат России (грузовики)**, Арзамас
5–6 августа	**первенство России (багги)**, Златоуст
12–13 августа	**Кубок России (легковые, багги)**, Красноярск
12–13 августа	**чемпионат России по ралли-кроссу**, Воронеж
19–20 августа	**чемпионат Европы**, Дмитров
19–20 августа	**Кубок России (легковые, багги)**, Веселовка
26–27 августа	**чемпионат Европы**, Казань
26–27 августа	**чемпионат России (грузовики)**, Кораблино
2–3 сентября	**Кубок России (легковые, багги)**, Ставрополь

4х4

3–6 августа	**чемпионат России по трофи-рейдам**, Липецкая обл.
23–26 августа	**чемпионат России по ралли-рейдам**, Калмыкия

РЕЗУЛЬТАТЫ
ЧЕМПИОНАТ МИРА ПО РАЛЛИ

8-й этап, «Акрополис», Греция

1. **М. Гронхольм** (Финляндия, «Форд-Фокус»)	3:56.26
2. **С. Лоэб** (Франция, «Ситроен-Ксара»)	2.26
3. **М. Хирвонен** (Финляндия, «Форд-Фокус»)	3.43
4. **Т. Гардемейстер** (Финляндия, «Ситроен-Ксара»)	4.20
5. **Х. Сольберг** (Норвегия, «Пежо-307»)	4.55
6. **Д. Сордо** (Испания, «Ситроен-Ксара»)	4.56
7. **П. Сольберг** (Норвегия, «Субару-Импреза»)	5.34
8. **К. Понс** (Испания, «Ситроен-Ксара»)	8.19

После 8 этапов

Пилоты:

1. **С. Лоэб**	74
2. **М. Гронхольм**	45
3. **Д. Сордо**	33
4. **М. Хирвонен**	21
5-6. **П. Сольберг, М. Штоль**	по 20

Команды:

1. **«Кронос Тоталь Ситроен»**	96
2. **«ВР-Форд»**	81
3. **«Субару»**	63
4. **«OMV Пежо Норвэй»**	41
5. **«Стобарт VK М-Спорт Форд»**	17
6. **«Ред Булл – Шкода»**	14

КУБОК МИРА ПО ВНЕДОРОЖНЫМ РАЛЛИ

После 4 этапов

1. **Ж. Де Вильерс** (ЮАР, «VW-Туарег»)	41
2-3. **Л. Альфан** (Франция, «Мицубиси-Паджеро»), **Х. Рома** (Испания, «Мицубиси-Паджеро»)	по 22
4. **Ж.-Л. Шлессер** (Франция, «Багги-Шлессер»)	18
5. **С. Шмаков** (Россия, «Багги-Зил»)	16
6. **С. Петерансель** (Франция, «Мицубиси-Паджеро»)	15

ЧЕМПИОНАТ РОССИИ ПО РАЛЛИ

4-й этап, «Гуково»

1. **Е. Новиков** (Москва, «Субару-Импреза»)
2. **А. Гаврилов** (Вольск, «Субару-Импреза»)
3. **Е. Аксаков** (Москва, «Субару-Импреза»)
4. **А. Желудов** (Москва, «Субару-Импреза»)
5. **А. Лядухин** (Москва, «Мицубиси-Лансер»)
6. **А. Бакай** (Москва, «Мицубиси-Лансер»)

ДОСКОЙ ПО РАДИО

Вадим Никишев

– Выставлять тебе щиты, чтобы ты знал, на каком ты месте?

Э.М. Ремарк, «Три товарища»

Информационные табло стали использовать на гонках еще в начале прошлого века. Щит с кратким сообщением в руках механика был для пилота единственной возможностью узнать в пылу борьбы, на каком он месте и как далеко его ближайшие соперники. Но самое любопытное – даже сейчас, когда радиосвязь стала обыденной, наряду с ней в кольцевых гонках применяют и старомодные информационные доски. Или иначе – пит-борды (от английского pit board или pit signal board).

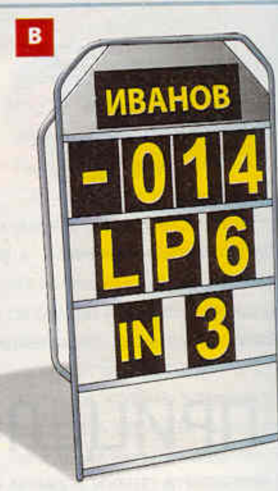
Если разобраться, в этом нет ничего удивительного. Всю необходимую информацию пилоту можно сообщить по рации, но, как говорил известный американский гонщик Кэрол Смит: «Не могу понять, почему мы без проблем связываемся с космонавтами на Луне или с подводной лодкой на дне океана, но никак не можем обеспечить надежную связь с машиной, которая находится в зоне прямой видимости?».

Похоже, простейшие средства сигнализации и впрямь еще долго будут надежнее сложных электронных систем. Не стоит при этом забывать и о специфике гонок. Пилот максимально сконцентрирован на управлении болидом и борьбе с соперниками, а потому информация типа «отставание от лидера одна целая тридцать семь сотых, быстрый круг – пятый» на слух воспринимается с трудом. В напряженной ситуации пилот может запросто не расслышать и команду заехать в боксы. К тому же, в конце концов, на некоторых соревнованиях радиосвязи

Сейчас механик льстит пилоту – в действительности тот приехал лишь вторым. Но табло самое что ни на есть боевое.







Варианты информации на табло: А) Гонка. Пилот идет первым, опережая ближайшего соперника на 0,37 с, а следующего – на 0,42. До финиша осталось 5 кругов. Б) Гонка. Пилот на втором месте. Отстает от лидера на 0,45 с, опережает преследователя на 0,32 с. Заезд на дозаправку – спустя 4 круга. В) Тренировка. Гонщик улучшил время прохождения дистанции на 6-м круге по сравнению с предыдущим на 0,14 с, через 3 круга ему следует заехать в боксы.



Между трассой и пит-лайном видны посты команд. Оттуда гонщикам показывают пит-борд.

нет в принципе (как в картинге) либо она запрещена.

И тут без пит-борда не обойтись. Производятся они под известными марками – например, Sparco, OMP и другими – в различном исполнении. Бывают трех- или четырехстрочными. Минимальный комплект, помимо самого табло, включает набор из 24 символов, а более продвинутые – из 36 или 42. Полная «азбука» состоит из группы цифр (от 0 до 9) в трех экземплярах, букв L, P, C и ряда специфических знаков.

Какую же информацию может показать механик пилоту с помощью примитивных комбинаций символов и цифр? На самом деле – всю самую необходимую. В квалификационном или тренировочном заезде наборное табло сообщит время прохождения круга, а также на сколько «соток» в ту или иную сторону этот результат отличается от самого лучшего или предшествующего.

Правда, как правило, гонщик узнает данные о предыдущем круге лишь в конце текущего. Почему так? Механик, демонстрирующий питборд, обычно располагается на старт-финишной прямой, рядом со створом, при прохождении которого и засекают время. А пока команда набирает данные на табло, гонщик успевает проехать следующий круг. В ходе гонки пилот узнает, на каком он месте, на сколько отстает от впереди идущего и на сколько опережает ближайшего преследователя.

По предварительной договоренности и в зависимости от ситуации на трассе время может быть показано либо двузначным, либо трехзначным числом – в целых и сотых долях секунды. Еще пилоту можно показать, через сколько кругов он обязан заехать в бокс (символ IN) или на дозаправку (табличка FUEL). Если пит-борд позволяет, то внизу указывают количество кругов до финиша (как правило, сколько осталось, а не сколько пройдено). Кстати, как уже сказано, даже в самом полном комплекте цифры лишь в трех экземплярах. Но, допустим, пилот идет на 11-м месте, его отставание – 1,33 секунды, на дозаправку ему нужно заехать через 13 кругов, а до финиша остался 31 круг? Нет проблем: в дополнение к штатному комплекту можно приобрести еще один набор символов.

О том, что информация на пит-борде относится именно к нему, пилоту сообщает табличка с фамилией, стартовым номером или каким-либо символом в верхней части доски.

На соревнованиях высокого уровня (формула 1, DTM, WTCC и т.д.) в этом нет надобности: вдоль питлайна расположены посты управления команд и каждый окрашен в фирменный цвет. Гонщику достаточно взглянуть на «свой» пост и получить визуальную информацию. Чтобы первый и второй пилоты команды не запутались в показаниях, можно заказать символы разных цветов.

Подведем итог. Несмотря на стремительное развитие информационных технологий, старые и простые способы сигнализации не изжили себя – их полезно знать не только пилотам и персоналу команд, но и зрителям. □



ЮЖНЫЙ МОТИВ

Вадим Никишев. Фото: Вадим Крючков и DILL-Tuning

В зеркалах заднего вида появился хищный оскал радиаторной решетки. Какой модели может принадлежать гигантская трапеция воздухозаборника, развитый бампер, светящиеся ободки фар? Присмотрелся, но с первого взгляда опознать не удалось. Стоп: такую, популярную среди отечественных тюнеров альтернативную оптику «а-ля БМВ» обычно ставят на «десятое» семейство ВАЗа. Но этот экзотичный аппарат явно другого происхождения – почти прямоугольная рамка ветрового стекла из эпохи «до биодизайна». Загадочный незнакомец перестроился в соседний ряд, и сомнения, наконец, развеялись – это «восьмерка». Но какая!

Знатоки итальянских автомобилей наверняка найдут здесь мотивы легендарной «Лянча Дельта Интеграле». И не будут разочарованы, узнав, что начинка монстра соответствует его агрессивной внешности. Под оригинальным капотом рвется в бой сгусток энергии. Мы не раз встречались с форсированными «ладами», но тут число лошадиных сил огорошило: ни много ни мало – целых триста! С учетом того, что лучшие вазовские гоночные моторы выдают около 220 л. с., такое поначалу вызывает сомнение. Однако ларчик, как всегда, открывается просто: место родного силового агрегата здесь занял японский, от турбированной «Тойоты-Селика». С двухлитровым двигателем 3S GTE переселилась и коробка передач 3S GE. Приводы со ступицами тоже от спорткара из Страны восходящего солнца. Мало того, на переделку получен соответствующий сертификат.

Создатели чудо-«восьмерки» миновали обычно долгий и тернистый путь, который проходят тюнеры российских машин, подбирая новые компоненты для мотора и занимаясь его настройкой.





Интерьер полностью переработан. Согласитесь: весьма гармонично.

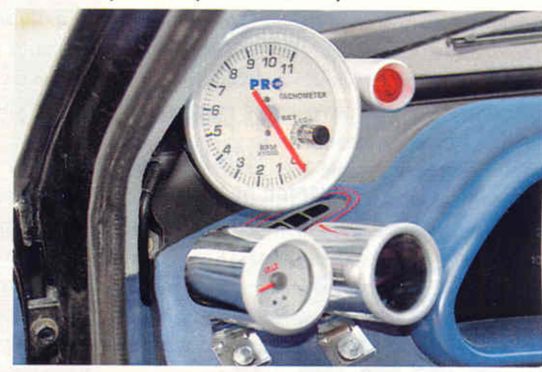


Среднечастотные динамики разместили на подушках передних сидений.



Разъемы аудиосистемы от домашнего hi-fi. Просто и эффективно.

Дополнение к штатным приборам – тахометр с возможностью выбора зоны критических оборотов.



Вместо этого пришлось подумать над особенностями компоновки, но идея весьма проста и изящна. Для уникального шоу-кара, способного поражать не только внешним видом, но и динамическими показателями, операция по замене «сердца» вполне логична и экономически оправдана. Стоимость силового агрегата с умеренным пробегом составила всего 2000 долларов, а потенциал его исчерпан не до конца. В планы владельца входит увеличение мощности до 420 л. с. Чем не альтернатива родному «самострою» – высокофорсированным, да еще оснащенным впрыском закиси азота отечественным моторам?

Впрочем, доработки коснулись и «японца». На впуске установили фильтр нулевого сопротивления, прямоточный выпуск из нержавейки диаметром 63 мм ждет замены на еще более беском-



Любители автоспорта со стажем, взглянув на эту «восьмерку», вспомнят раллийную «Лянчу Дельта Интеграле».



Ходовые качества «восьмерки» под стать внешнему виду. Когда двигатель форсируют до 420 л. с., она выйдет на дистанцию дрег-рейсинга.



Дышите глубже – японскому турбомотору нужны здоровые легкие.

промиссный 76-миллиметровый. Двигатель крепится на штатных доработанных опорах и дополнительной нижней. Вся передняя часть моторного отсека сделана легкосъемной, а лонжероны и крылья усилены.

Чтобы ездовые качества соответствовали динамике, авторы уникального проекта серьезно модернизировали ходовую часть. Опоры передних стоек выбрали проверенные – SS20, а регулируемые амортизаторы HKS позаимствовали у «Мицубиси-Лансер Эволюшн». Место родных сайлент-блоков заняли жесткие сферические шарниры. Нижние рычаги передней подвески стальные, как и кронштейны растяжек, при этом сами растяжки – регулируемые и куда более мощные, чем штатные. Дополнительную угловую жесткость подвеске придает стабилизатор поперечной устойчивости диаметром 22 мм.

Рулевой механизм пока родной, но наконечники рулевых тяг оригинальные. В планах – установка безредукторного электроусилителя. Он позволит прикладывать меньшие усилия к спортивной баранке при повороте широченных семнадцатидюймовых колес, но при этом сохранит рулевому управлению «прозрачность».

Достойное замедление обеспечивает доработанная тормозная система. Комплектующие выбрали импортные: вакуумный усилитель позаимствовали у «Мерседеса», тормозные диски одолжили у «Шевроле-Корвет», суппорты – у «Мицубиси-GTO 3000». Про такие мелочи, как армированные тормозные шланги, пожалуй, можно и не упоминать.

Внутри салона тоже немало примечательного. Сиденья – от «Хонды-Прелюд», причем они оснащены подиумами под среднечастотные динамики акустической системы «Инфинити» – решение одновременно свежее, забавное и функциональное. Для задних пассажиров места не нашлось: его отдали под музыкальные компоненты.

Откуда родом наша «Лада Дельта Интеграле»? Стайлинг, как и весь проект, – детище фирмы DILL-Tuning из города Кропоткин Краснодарского края. О внешнем виде автомобиля красноречиво говорят фото. «Восьмерку» выдает лишь часть кузова над поясной линией, но она не выглядит чужеродным элементом, а служит подсказкой – смотрите, в прошлой жизни автомобиль был обычной вазовской моделью. Собственно, это единственный родовой признак. Существующий в одном экземпляре автомобиль для владельца одновременно и источник удовольствия, и фирменный демо-кар. Для других поклонников тюнинга он может стать примером – почему бы не пойти по стопам мастеров из DILL-Tuning? □



ТРЯХНУЛИ СТАРИНУ



Вы фанат «Порше» и ездите на модели 911 в кузове 996-й серии? Автомобиль отличный, спору нет – но не так давно дебютировало новое поколение легенды с заводским индексом 997. Технических изменений немало, но главное, что позволяет внешне отличить последнюю реинкарнацию «девятьсот одиннадцатой», – возвращение к округлым фарам. Нетрадиционная форма передней оптики на 996-й у остросl овов не без оснований ассоциировалась с яичницей.

Теперь историческая справедливость восстановлена – но что делать тем, кто не хочет или не может пересесть на свежий «Порше»? Выход предлагает известное немецкое ателье «Хаманн». Специальный кит включает новый передний бампер, крылья со спортивными заправочными горловинами и «подарок» от самой фирмы «Порше» – головную оптику. После пластической операции отличить с первого взгляда модель предыдущей серии от последней будет непросто даже знатоку марки. А воспользоваться оригинальным предложением могут все владельцы «Карреры», модификаций GT2, GT3 и «Турбо». И неизвестно, кто окажется быстрее на дороге: даром, что новые модели технически более совершенны, из версии 996 Турбо или GT2 специалисты «Хаманна» выжмут 620 л.с. Так ли вам нужен самый новый «Порше»?

АСФАЛЬТОВЫЙ ВСЕДОРОЖНИК

Всем хорош «Фольксваген-Туарег». Вот только выглядит он скучно – нет в его облике ярких черт. Дело поправимо: многим владельцам придется по душе навесной комплект «Уайд Боди» от JE Design. Состоит он из нескольких элементов: оригинальный передний бампер с обилием воздуховодов, специальные пороги с вентиляционными отверстиями, спойлер на крыше, задняя юбка, а также расширители колесных арок.

О том, что теперь стихия вседорожника и автострада, напоминает новый блок управления пневмоподвеской, позволяющий уменьшить клиренс на 35 мм по сравнению с заводскими данными. И это несмотря на то, что «Туарег» укомплектовали гигантскими колесами с покрышками размерностью 295/30R22. Колею по такому случаю пришлось расширить с помощью проставок на 60 мм спереди и 80 мм сзади.

Стандартная 4,2-литровая «восьмерка» с нагнетателем выдает 500 л.с. и 620 Н·м, обеспечивая завидную динамику. Разгон до сотни занимает лишь 5,6 секунды, а максималка – за 270 км/ч. Это больше, чем у серийного 450-сильного «Туарега» с мотором W12!



ДЖОН КУПЕР ОТДЫХАЕТ



Немецкая тюнинговая компания «МК-Моторспорт», специализирующаяся на доводке БМВ, добралась-таки до «Мини-Купера». Малыша теперь предлагают укомплектовать карбоновым капотом – у «Мини» он выполнен заодно с решеткой радиатора и фарами, это дает 30-килограммовый выигрыш в массе. Углепластик можно оставить неокрашенным.

Под таким капотом очень органично размещается форсированный до 230 л.с. двигатель. Прибавка достигнута благодаря новому выпускному коллектору и фирменному тракту, воздушному фильтру, перенастройке «мозгов» и, конечно же, повышенной производительности компрессора. Чтобы остановить чертенка, «МК-Моторспорт» разработала новые тормозные механизмы. Вентилируемые передние перфорированные диски выросли до 322 мм в диаметре и кружатся в объятиях четырехпоршневых суппортов. На задней оси 296-миллиметровые диски удалось подружить со штатными суппортами.

Нет предела совершенству – даже «Мини» от «Джон Купер Уоркс» можно сделать лучше. Правда, за это опять потребуют деньги – порядка 12 000 евро за полный объем работ.

КИЧ ГОДА

Редакция ЗР объявляет фотоконкурс «Кич года» на самый безвкусный тюнинг! Тюнинг в нашей стране бурно развивается и свидетельство тому – немалое число действительно достойных экземпляров. Тем не менее наряду с ними встречаются странного вида аппараты, место которым – в автомобильной кунсткамере. Предлагаем нашим читателям поделиться фотографиями такого рода самодеятельности и тем самым выразить свое отношение к аляповатости, безвкусице – тому, что может дискредитировать тюнинг. Победитель конкурса в конце года получит приз. Фотографии с комментариями присылайте по почте или на e-mail: vak@zr.ru.



«ВИДНАЯ» СИСТЕМА

Денис Чиликин

Лет пять назад модельный ряд у большинства производителей ресиверов ограничивался разве что устройствами с CD или с кассетой. Были, конечно, и более необычные варианты (как-то MiniDisk), но они не прижились. А потом и старушка кассета стала сдавать позиции. «Обыкновенные» сидишные ресиверы научились «понимать» сжатые форматы и превратились в MP3/WMA-ресиверы. К счастью, на этом дело не кончилось – появился DVD. Последнее, правда, случилось гораздо раньше, но вот более-менее приемлемые цены на такую автомобильную аппаратуру «начались» совсем недавно. А доступные цены – это «вхождение» в народ, а тут еще цены на ЖК-мониторы и телевизоры пошли резко вниз. Сегодня видео в машине – уже вполне реально и доступно…

ДОРОГОЕ БАЛОВСТВО?

Желание смотреть фильмы на DVD-дисках в домашних условиях влечет за собой покупку соответствующего проигрывателя. В автомобиле, считайте, то же самое. Простейший вариант: покупаем автомобильный DVD-проигрыватель, подключаем его к автомобильному телевизору или монитору и смотрим. Самый дешевый автомобильный телевизор обойдется тысячи в три, столько же запросят и за проигрыватель. Кому-то покажется дорого, а кто-то решит – почти даром. Доходы у всех разные, но в любом случае за такие деньги это будут самые простые компоненты, а значит, особо требовательных они не устроят. Еще один немаловажный момент: DVD-проигрыватель – это не ресивер. У него нет встроенного усилителя, тюнера и т. д., есть только аудио- и видеовыходы. Так что вместо CD-ресивера его не поставишь. Да, собственно, что рассказывать – все так же, как дома.

Если подобный вариант не по душе, то, возможно, устроит DVD-ресивер? Такой заменит и обыкновенный CD-ресивер и DVD-проигрыватель. Два в одном, так сказать.



DVD-ПРОИГРЫВАТЕЛЬ PROLOGY DVD-200 MKIII

Ориентировочная цена – 4000 руб.

Помимо привычных DVD/VCD/CD/MP3, проигрыватель поддерживает и популярный ныне формат MPEG-4, что не так часто можно встретить в недорогих аппаратах. К преимуществам несомненно можно отнести и встроенные декодеры Dolby Pro Logic II, Dolby Digital, DTS.



DVD-РЕСИВЕР ФОРМАТА 1-DIN СО ВСТРОЕННЫМ 3,5-ДЮЙМОВЫМ ДИСПЛЕЕМ JVC KD-AVX2.

Ориентировочная цена – 16 000 руб.

Универсальное устройство, поддерживающее множество видео- и аудиоформатов. Его особенность – функция Dual Zone: она позволяет пассажирам на заднем сиденье смотреть DVD-видео, в то время как на переднем вы можете слушать радиопередачу любимой FM-станции.



DVD-РЕСИВЕР JVC KD-DV4207

Ориентировочная цена – 7500 руб.

Большая часть DVD-ресиверов раньше традиционно «вырастала» из серьезных CD-моделей, и цена на них была соответствующей. Вероятно, такое не могло порадовать всех покупателей: сейчас производители все чаще предлагают более простые и доступные модели.

ОДНИМ – БОЛЬШЕ, ДРУГИМ – ЛУЧШЕ

В прошлом году на рынке не было представлено и половины тех устройств, которые свободно продают сейчас. Мы – о DVD-ресиверах. Внешне они часто похожи на CD-ресиверы, а иногда и просто близнецы. Оно и понятно: зачем «изобретать велосипед», если можно использовать значительную часть уже готовых технологий.

Тогда логичен вопрос: а зачем нужны эти самые плееры, если есть ресиверы? Все очень просто. Скажем, у вас в машине серьезный ресивер, и вполне возможно, «выкидывать» его нет никакого смысла – проще докупить плеер. Кроме того, сейчас все больше и больше машин со штатными системами, заменить которые почти невозможно (причудливые формы, «завязка» с другими системами автомобиля) – проще организовать вторую видеосистему, в параллель со штатной.

С источником сигнала разобрались, идем дальше – за монитором. Или, возможно, нам нужно более компактное и универсальное решение, как DVD-ресивер с монитором?

В ДВА РАЗА БОЛЬШЕ

Ключевые вопросы при покупке монитора: для кого он предназначен и куда его устанавливать? Когда речь о водителе и пассажире рядом, возможно, самый оптимальный вариант – это как раз покупка ресивера с монитором. Моделей немало, однако ошибиться трудно, хотя «плясать» придется от места в автомобиле.



МУЛЬТИМЕДИЙНАЯ СТАНЦИЯ ALPINE IVA-D310R.
Ориентировочная цена – 52 000 руб.
Широкоформатный семидюймовый монитор с сенсорным дисплеем, высококачественный DVD-привод, звуковой процессор, мощное функциональное оснащение – и это далеко не все. Прикасаясь к виртуальным кнопкам на сенсорном экране, вы получаете эффект нажатия клавиши – тактильный отклик и звуковое сопровождение.

КОМБИНАЦИЯ МОНИТОРА И DVD BLAUPUNKT IVOD-1022.
Ориентировочная цена – 25 000 руб.
Подобный вариант отлично подходит для развлечения пассажиров на заднем сиденье. Плоский монитор на потолке хорошо виден: размер – 10 дюймов и большой угол обзора. Предусмотрено и опциональное управление инфракрасными наушниками.

Если для головного устройства отведен размер 1DIN, то и ресивер придется искать соответствующий. Если это 2DIN, то можно «помудрить»: либо поставить DVD-ресивер размера 1DIN и такой же монитор (один плюс один в сумме два, здесь математика тоже работает), либо сразу установить ресивер с монитором формата 2 DIN.

При желании любое из этих решений легко расширить (видеовыходы найдутся у всех устройств) – например, можно установить один или даже несколько дополнительных мониторов (или телевизоров, поскольку это – те же мониторы, только со встроенными ТВ-тюнерами). Особенно это актуально, если собираетесь развлекать пассажиров на заднем сиденье. Им-то монитор на передней панели будет уж совсем плохо виден. Кстати, стоит рассмотреть и ситуацию, когда все «прелести» достаются только пассажирам, – потолочный монитор с DVD-проигрывателем. Устанавливаем его, выдаем по паре беспроводных наушников – и все.

DVD-РЕСИВЕР С ЖК-МОНИТОРОМ PANASONIC CQ-VD6503W5.
Ориентировочная цена – 26 000 руб.
Вполне возможно, обладателям автомобилей с 2-DINовым гнездом захочется установить именно такой аппарат. Еще бы, и монитор 6,5 дюйма, экран моторизированный, управление – с помощью сенсорной панели. А уж дизайн салона такой ресивер вряд ли испортит.

Что мы еще забыли? Конечно же, звук. Идеальный вариант – «объемное звучание». В большинстве плееров и ресиверов встроены декодеры многоканального звука, а значит, купив подходящий усилитель и акустику, можно добиться и объемного звучания. Если это слишком большие траты, можно использовать и более простые решения – динамик на телевизоре или мониторе (если таковой есть), наушники или стереозвук ресивера.

Ну вот на этом, пожалуй, и все. Не возбраняется, конечно, вспомнить и про небольшое автономное устройство «монитор + DVD», которым тоже можно пользоваться в машине. Некоторые из них и вовсе способны работать от прикуривателя. Но удобно ли его всегда носить? В общем, решайте, что вам больше подойдет, да и вообще нужно ли вам это! □



СЧАСТЛИВОГО ПУТИ?

Максим Приходько. Фото: Константин Якубов

Некогда СССР занимал второе место в мире по общей протяженности железных дорог – 146 тысяч километров! В современной России их чуть более 90 тысяч. Протяженность автомобильных дорог в стране гораздо больше – 599 тыс. км, и, естественно, время от времени те и другие пересекаются, при том, что «места смычки» – железнодорожные переезды – во все времена остаются у нас самыми опасными пунктами возникновения ДТП. Не реже чем раз в год ГИБДД и РЖД проводят совместные рейды «Внимание, переезд!», но эффект, увы, незаметен: число ДТП на переездах не уменьшается. По официальным данным, в 95% всех таких происшествий виноваты водители.

Цель нашего очередного рейда – познакомиться с тем, как обстоят дела на этих самых переездах. Вместе с фотографом отправляемся в Подмосковье. Наша первая остановка – на Можайском шоссе.

«ДА КАЖДЫЙ ДЕНЬ ТУТ ТАКОЕ!..»

На часах 9 утра. Электричка, лихо посвистывая, проносится мимо нас в сторону столицы. Затем следует поезд в обратном направлении. Пока у одних участников движения «зеленая улица», другие, сжав руль, всматриваются вдаль – стараются не пропустить того волшебного момента, когда шлагбаум взлетит ввысь. Огромные металлические щиты, именуемые «устройством заграждения переезда» (УЗП), с лязгом падают: транспортный поток тут же оживает и, «газанув», в едином порыве устремляется в Москву.

Все пока чинно и мирно. Никто на «встречку» не выезжает, истошно не сигналит, требуя для себя привилегий. Но вот опять резко треньkает сирена, светофоры замигали красными огнями – с обеих сторон опускаются шлагбаумы.

Есть здесь, на железной дороге, какая-то своя интрига: смотритель переезда появляется на крылечке своего домика, флажок в руке, рядом на веревочке – сигнал. Гудит сирена, заглушая на время веселый щебет подмосковных птах, и мимо пролетают вагоны, вагоны… Те, кто за рулем, ждут своего часа. Суетиться бессмысленно, тем более что в обе стороны всего-то по одной полосе. Но вот негласный мораторий нарушен: последнее место

Переезд на Можайском шоссе. «Да каждый день тут такое!..»

«Альтернативная» очередь на переезде в Дедовске.

То же самое, но в исполнении экипажа ДПС (сирена и проблесковые маячки не горят, как и один стоп-сигнал).



в очереди не устраивает чиновничье-черный «Пассат», и он, объезжая всех, останавливается у плит УЗП, тоже став первым, но уже на «альтернативной основе». Не успевают еще щиты заграждения коснуться земли, шлагбаум только готовится, говоря словами поэта, «пронзить тугую высь», как «Пассат» просто срывается с места (чтобы избежать лобовой атаки) и победно перемахивает через рельсы, устремляясь в сторону Москвы.

– И часто так? – интересуюсь у смотрительницы переезда.

– Да каждый день тут такое!.. – сердито отвечает женщина. –



НАПОМИНАЕМ!

Ответственность за нарушение правил проезда через железнодорожные переезды предусмотрена ст. 12.10 Кодекса РФ об административных правонарушениях. За **пересечение пути вне переезда, за выезд на переезд при запрещающем сигнале светофора или дежурного по переезду, а равно за остановку или стоянку на железнодорожном переезде (ч. 1 статьи 12.10 КоАП РФ) назначается наказание в виде штрафа в размере 500 рублей или лишение права управления транспортными средствами на срок от 3 до 6 месяцев.**

Запрещается выезжать на переезд: при закрытом или начинающем закрываться шлагбауме (независимо от положения сигнала светофора); при запрещающем сигнале светофора (независимо от положения и наличия шлагбаума); при запрещающем сигнале дежурного по переезду; если за переездом образовался затор, который вынудит водителя остановиться на переезде; если к переезду в пределах видимости приближается поезд (локомотив, дрезина).

Кроме того, запрещается: объезжать с выездом на полосу встречного движения стоящие перед переездом транспортные средства; самовольно открывать шлагбаум.

При вынужденной остановке на переезде водитель должен немедленно высадить людей и принять меры для освобождения переезда.

Уже и семафор с белого на красный переключился, а они едут и едут, да еще мне кричат: «Я на зеленый!» А у нас зеленого нет!

– А как ГАИ? Вмешивается? – любопытствую я.

– А что ГАИ… Появляются тут… Но что они могут? Тут мост надо строить, иначе никогда порядка не будет. К восьми утра здесь машины чуть не в шесть рядов встают, прорываются до последнего, только что шлагбаум по их крышам не бьет!

Ну что же, отметим: главная причина тех самых 95% – элементарное неуважение к ПДД со стороны водителей. В условиях столицы и Подмосковья их на это провоцирует напряженная дорожная ситуация – машин много, дорог катастрофически не хватает.

Для справки: еще в 2003 году на железнодорожных переездах было зарегистрировано более 33 тысяч нарушений ПДД водителями и 326 закончились серьезными ДТП – погибли 122 человека. Из года в год положение не улучшается. В 2005-м на переездах зарегистрировано 350 дорожно-транспортных происшествий, погибли 109 человек, ранены 462. Большинство аварий происходит на нерегулируемых переездах. Вспомним хотя бы январский случай в Краснодарском крае, когда автобус столкнулся с электропоездом и погибли 22 человека! Или более поздний, в начале июня. Тогда автобус не «поделил» переезд с пассажирским поездом Анапа–Санкт-Петербург, при том, что переезд был «закрыт» красным сигналом! Печальный итог – семь погибших, 12 ранено.

Если вновь обратиться к причинам аварий, то можно сказать, что водители зачастую сознательно пренебрегают запрещающим сигналом светофора на переезде. В итоге – каждое шестое ДТП связано с попыткой водителей объехать (!) закрытый шлагбаум.

…Простояв у переезда на Можайском шоссе около часа, мы уже собрались уезжать, как вдруг появился лейтенант ГИБДД. По его словам, сейчас переезд начнут ремонтировать – укладывать новый асфальт. «Можете представить, что тут начнется, – говорит инспектор. – Попытаюсь порядок навести». И хотя дорожники еще не прибыли, работы у него хватает: буквально через пару минут он тормозит лихого «джигита», рванувшего прямо на переезде на обгон – само собой, по встречной полосе.

Мы решаем посмотреть, как «живут» другие переезды в Московской области. Вот один из них в городе Дедовске. Место это бойкое, так что долго скучать не приходится. Снова «загремели» фанфары, заморгали семафоры, щиты УЗП вздыбились, словно противотанковые «ежи» на плакате военных лет «Враг не пройдет!». Однако… «враг» проходит, точнее, проле-



снимков, который сделал во время рейда наш фотокор. Какая сила заставила подмосковный экипаж ДПС в нарушение всех правил встать у переезда на встречной полосе? Явно не на служебное задание спешили милиционеры – ни сирену, ни проблесковые маячки они не включали…

ЦЕНА ВОПРОСА

Если так безобразно ведет себя наш автомобилизированный народ на регулируемых переездах, то что же происходит на нерегулируемых, так сказать, обыкновенных? Сколько тысяч их раскидано по стране? Около одного из таких мы простояли больше часа в надежде, что хоть кто-то из водителей адекватно отреагирует

Быстрее, пока поезд не пошел!

Этот дивный плакатик мы встретили неподалеку от переезда в Нахабине.



тает – два мотоциклиста на дорогих спортбайках подныривают под шлагбаум. Лихачам автомобилистам такой маневр не по зубам. Другое дело «альтернативная» колонна. Она сразу же образуется на встречной полосе. Это, если судить по ее составу, отнюдь не «новые русские»: больше всего «спешат» владельцы отечественных «девяток» и «десяток» и не слишком молодых иномарок. Образумить таких добровольных камикадзе может разве что присутствие инспекторов ГИБДД, но к каждому автолюбителю милиционера не приставишь!

Справедливости ради скажем, что и служители закона далеко не всегда подают хороший пример – достаточно взглянуть на один из

на знак «Стоп». Если кто и тормозил, то только потому, что берег подвеску и амортизаторы, но никак не свою жизнь.

Почему люди так запросто рискуют собой, своим и чужим здоровьем? Патологическая нехватка времени, надежда на русское «авось» или что-то еще? Что заставляет водителей, наплевав на все и вся, перед самым поездом рвануть наперерез? И ведь иногда получается! А иногда – нет… И тогда печальный список пополняется на одну или несколько судеб. И хотя в 95% случаев в ДТП на железнодорожных переездах виноваты водители, страдают не только они сами, но и ни в чем не виновные пассажиры... □

ПЕРВЫЙ КОМПОНЕНТ

В прошлом месяце, когда отмечалось 70-летие Государственной автомобильной инспекции, мы встретились с одним из ее ветеранов – Виктором Ивановичем Жулевым, доктором юридических наук, профессором, заслуженным деятелем науки РФ. В 1974 году он возглавил созданный тогда Всесоюзный научно-исследовательский институт безопасности дорожного движения и десять лет был его руководителем.

Безопасность движения стала делом вашей жизни и не раз сводила с журналом «За рулем», так что, наверно, есть что вспомнить…

Тронут вниманием. Подумать только – мое сотрудничество с «За рулем» началось более сорока лет назад! В 1960-м я был назначен редактором бюллетеня ОРУД УВД г. Москвы «За безопасность движения» и сразу же обратился к более опытным коллегам в «За рулем». Тогда (как и всегда после) получил дельный совет и поддержку. Это касалось потом и организации конкурсов «За безопасность движения», и тематики бюллетеня, и подготовки самих материалов. А вскоре сам стал выступать в качестве вашего автора. Даже рассказ опубликовал…

Так, значит, вас в «За рулем» привели литературные наклонности?

В первую очередь – совсем иное. Я по образованию юрист. После окончания в 1954 году юрфака МГУ по собственному желанию начал работать в ОРУД г. Москвы следователем. Прежде из МГУ туда народ не шел. Сегодня это покажется невероятным, но тогда к одному-единственному дежурному следователю в Москве стекалась информация о всех серьезных ДТП, зафиксированных в течение суток в городе. Каждый смертельный исход воспринимался как ЧП и случался далеко не каждый день. Число раненых редко превышало десять. Сравните с тем, что происходит теперь. Дела поступали к дежурному следователю, и он, как правило, лично выезжал на каждое ДТП, осматривал место происшествия. Потом следовал опрос участников. Мне пришлось тогда посетить, наверно, все больницы города. Иногда надо было ехать и к судмедэксперту в морг.

Значит, основным источником ваших публикаций были расследования ДТП?

Только вначале. Потом главным стало все, что касалось безопасности движения в плане анализа, прогноза. Когда я возглавил ВНИИБД, институт, можно сказать, стал коллективным корреспондентом «За рулем». На страницах журнала мы представляли технические новинки в организации дорожного движения, вместе с сотрудниками редакции вели рубрику по ПДД, проводили тесты, освещали состояние аварийности. Я глубоко признателен редакции за это сотрудничество, и, надеюсь, оно пошло на пользу и журналу, а главное – участникам дорожного движения. В период начавшейся с пуском ВАЗа автомобилизации страны нам удавалось не только сдерживать рост ДТП, но в отдельные годы добиваться снижения жертв на дорогах.



Подумаем вместе… Слева направо: Г. Клинковштейн (МАДИ), В. Жулев (ВНИИБД), Г. Зингер («За рулем»). Фото семидесятых годов.

Какие научно-технические нововведения того периода были, с вашей точки зрения, наиболее значимыми?

За тридцать прошедших лет очень многое изменилось: дороги, техника, законы, люди и вместе с тем многократно выросли масштабы проблемы: ежедневно аварии уносят у нас почти сто человеческих жизней! ВНИИБД начал тогда впервые анализировать причины и другие параметры ДТП, прогнозировать опасные тенденции. Кстати, в то время были разработаны единые для всей страны Правила дорожного движения, полностью соответствовавшие международным рекомендациям, введены государственные стандарты на дорожные знаки и разметку, на специальные транспортные средства, на государственные номерные знаки и др. Сегодня сказали бы, что взялись за законодательную базу. Тогда же впервые привлекли внимание к пассивной безопасности транспортных средств, к необходимости ремней безопасности (было организовано их производство) и шлемов для мотоциклистов; появляются автоматизированные системы регулирования, радарные измерители скорости («барьеры»), а также алкометры («Трубки трезвости») и многие другие новшества в организации движения и контроля за ним. В 1979 году коллективу ВНИИБД было вручено переходящее Всесоюзное Красное Знамя – так тогда отмечали научные коллективы, добившиеся значительных результатов. Кто-то посчитает парадоксальным, что в эпоху так называемого застоя у нас возникает и начинает набирать силы наука безопасности автомобильного движения,

но на то, разумеется, были объективные причины, и прежде всего стремительный рост самого дорожного движения во всех его компонентах.

Да, действительно, многие еще хорошо помнят семидесятые с тогдашним автомобильным бумом. Но он ни в какое сравнение не идет с нынешним ни по масштабам, ни по качественным изменениям. В какой мере, на ваш взгляд, они коснулись участников дорожного движения – водителей, пассажиров, пешеходов?

Считается, что в триаде человек–автомобиль–дорога первый компонент наиболее консервативен. Это, как правило, признается во всех техногенных системах с его участием. Но обратимся, скажем, к действиям пешеходов – изменениям в их поведении на дорогах. Определенно сказывается увеличение доли городского населения, миграционные процессы. Но только ли этим объяснишь явное снижение уровня осторожности, осмотрительности, рациональности в поступках. Люди стали более агрессивными, неуважительными друг к другу. Наиболее полно это проявляется в среде водителей. И дело не в том, что подавляющее большинство сидящих за рулем – это частники, что многократно выросла доля водителей-женщин и начинающих водителей. Дело в негативных последствиях социально-экономических изменений, произошедших в стране. Обострившееся разделение граждан на архибогатых и нищих, мощная криминальная прослойка в обществе, активный индивидуализм, издержки правового реагирования... Будто прорвало плотину и все отрицательное обрушилось на дороги. А общество, государство оказались не готовы к наведению правопорядка в новых условиях. Угонщики, мошенники, занимающиеся подставами, всевозможные аферисты, грабители – кого только не встретишь за рулем. Невероятно дерзкими стали лихачи и пьяницы, наглую уверенность в безнаказанности чувствуют так называемые крутые. Не случайно же гаишник сегодня вооружен автоматом.

Все это так, но, откровенно говоря, чаще он пользуется совсем иным «оружием»...

Кто этого не знает и кто этим не возмущается. Недавно даже по случаю юбилея ГАИ министр внутренних дел писал о злоупотреблениях среди сотрудников ГАИ, о возросших должностных преступлениях, включая взяточничество. И в то же время немало случаев (и мне о них доподлинно известно), когда сотрудники дорожно-патрульной службы вступают в опасные схватки с преступниками. Не обходится без жертв. Полагаю, общественность должна знать и об этой стороне медали, а журнал широко информировать об этом своих читателей.

Целиком согласны с вами. Теперь, позвольте, последние вопросы. Сами вы управляете автомобилем?

Первые водительские права получил в 1952 году. Первый автомобиль, за руль которого сел, был «Москвич-401», потом другие отечественные машины. Двадцать лет отъездил на ЗИМе. Купил его на гонорар за киносценарий по своему рассказу о водителе, опубликованному в «Комсомольской правде». Сегодня автомобиль буквально помогает с учетом возраста вести активный образ жизни. Это бэушный «Ниссан-Максима» 1998 года, который приобрел по случаю. Ничего лучшего себе пожелать и не мог.

Так что, если придется менять автомобиль, вы остановите свой выбор на «Ниссане»?

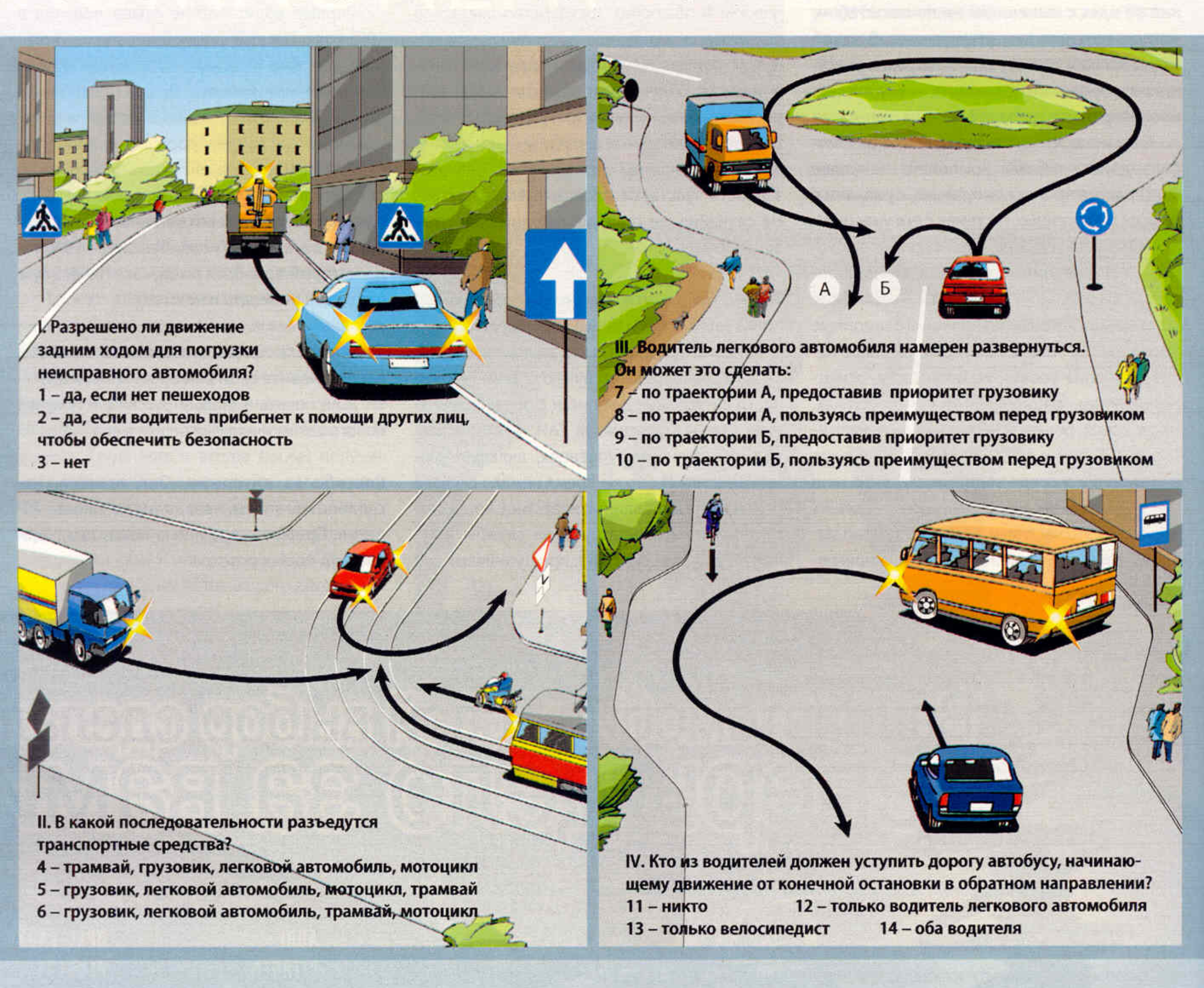
Я не новый, а старый русский, и покупка нового автомобиля уже не для меня.

Спасибо за интервью. Оно прошло, насколько мы знаем, незадолго до вашего 75-летия. Примите сердечные пожелания здоровья и новых успехов!

БЕРЕГИСЬ АВТОПОЕЗДА!

Дмитрий Митрошин.
Иллюстрации:
Станислав Ильинский

В советские времена королями дорог были у нас грузовики, перевозящие народно-хозяйственные грузы, – мы их выпускали, кажется, больше, чем любая другая страна в мире. Сейчас все изменилось – на дорогах царствуют легковые автомобили. Изменились и грузовики. Нынче не только в центре России встретишь автопоезда отечественного и зарубежного производства. Капитан такой огромной фуры по большей части спокоен: уж его-то на дороге видно всегда! Вечно мельте-



движения не оговаривается, поэтому требование в полной мере относится к обоим участникам движения – водителю легкового автомобиля и велосипедисту.

V. Правила на данном перекрестке разворот не запрещают (см. пункт 8.11), но водитель синего автомобиля, пусть и на короткое время, но выезжает из жилой зоны, а потому обязан уступить дорогу другим участникам движения (пункт 17.3 Правил).

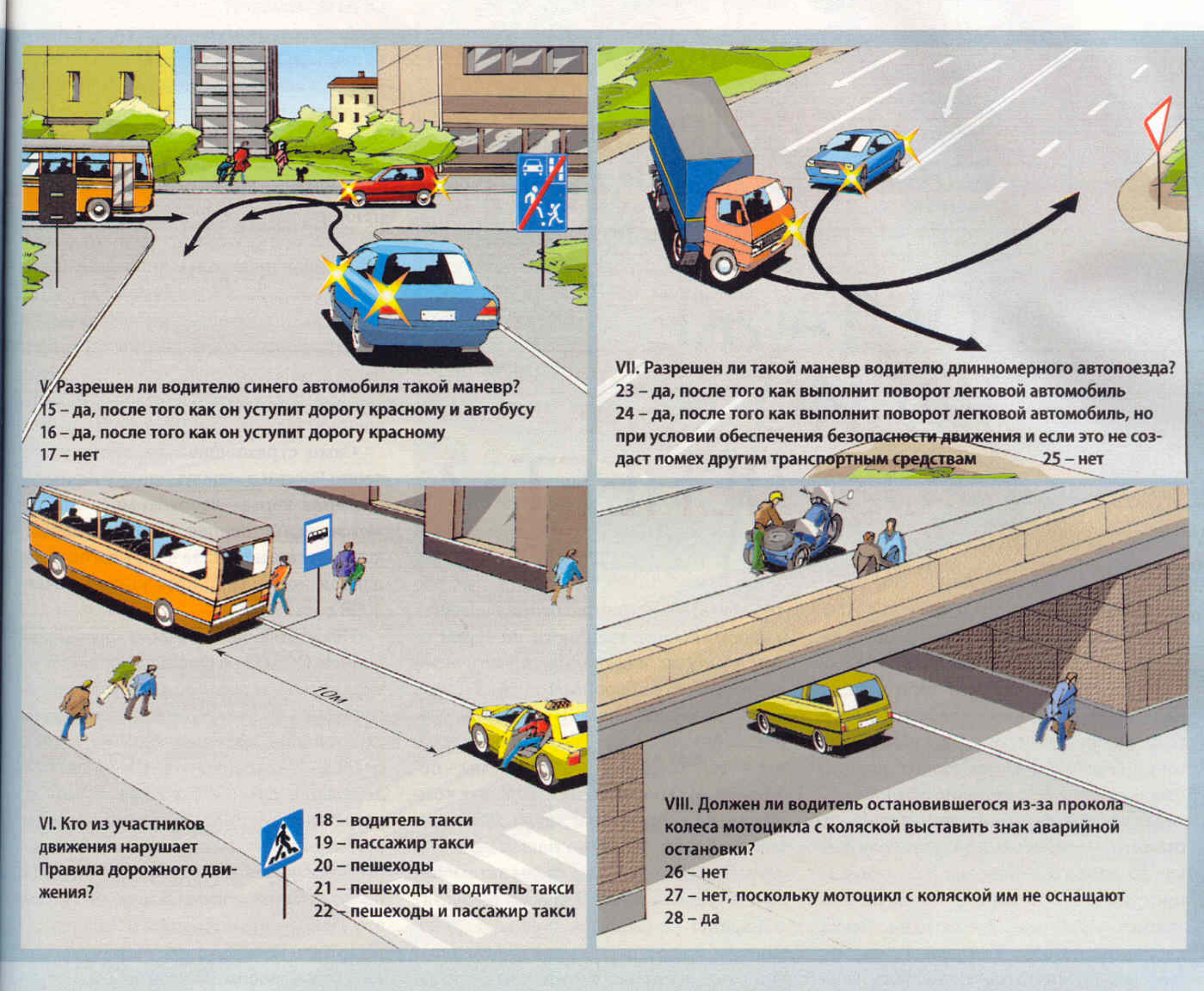
VI. Правила (пункт 12.4) не запрещают останавливаться ближе 15 метров от автобусной остановки для посадки и высадки пассажиров, если это не создает помех движению маршрутных транспортных средств. Пассажир, садясь в машину со стороны проезжей части, нарушил требование пункта 5.1 Правил. Пешеходы, как бы не торопились на автобус, не имеют право переходить проезжую часть вне пешеходного перехода, поскольку он расположен в непосредственной близости (пункт 4.3).

VII. Пункт 8.7 Правил дает возможность водителям крупногабаритных транспортных средств отступить от требований пункта 8.5 Правил, но не дорожной разметки. В данном случае стрела разметки 1.18 предписывает движение с крайней правой полосы только прямо.

VIII. Пункт 7.7 приложения к Основным положениям запрещает эксплуатировать мотоцикл с боковым прицепом без знака аварийной остановки. Поскольку вынужденная остановка совершена в запрещенном месте (пункт 12.4 Правил), водитель в соответствии с требованиями пункта 7.2 обязан выставить знак аварийной остановки.

шащие «под ногами» легковушки, конечно, заставляют понервничать, но есть и другая проблема: чтобы развернуть современный автопоезд на наших дорогах, нужно мастерство высочайшего класса. А они, между прочим, по важным делам спешат: перевозят грузы для встающей на ноги экономики России. В любом крупном городе обязательно увидишь место, где их просто не сосчитать: большой завод, база, склад таможенного хранения и т. д. При этом, как правило, подъездных путей, которые ведут к этому объекту, – раз-два и обчелся.

Тому, как правильно должен разворачиваться автопоезд, посвящено задание VII в нынешнем «Экзамене на дому»; прислал его наш читатель В. Панов из Старого Оскола. Эту и другие читательские задачи, как всегда, проверил Дмитрий Митрошин. Напоминаем: авторов лучших задач, идею которых они почерпнули на наших дорогах, по итогам года ждут призы редакции ЗР.



Ответы на задачи «Экзамена на дому»:
3, 6, 8, 14, 15, 22, 25, 28

I. Запрет на движение задним ходом на пешеходном переходе (в данном случае его границы обозначены знаками 5.19.1 и 5.19.2) содержится в пункте 8.12 Правил, при том, что не входит в перечень пунктов, от которых может отступать водитель транспортного средства с включенным проблесковым маячком желтого или оранжевого цвета, выполняющего погрузку неисправного автомобиля (пункт 3.5).

II. Поскольку грузовой и легковой автомобили на главной дороге, их приоритет перед другими транспортными средствами однозначен (пункт 13.9 Правил дорожного движения Российской Федерации). Грузовик пользуется преимуществом по отношению к легковому автомобилю, так как приближается к нему справа (пункты 13.20, 13. 11). Очередность проезда трамвая и мотоцикла также устанавливается пунктом 13.11 Правил: находясь на равнозначной дороге, трамвай имеет преимущество перед безрельсовыми транспортными средствами.

III. Знак 4.3 «Круговое движение» перед перекрестком разрешает движение только в указанном стрелками направлении (приложение 1 к Правилам). При этом в данном случае действует общее правило проезда перекрестков равнозначных дорог: уступить должен тот водитель, к которому транспортное средство приближается справа (пункт 13.11 Правил).

IV. Пункт 18.3 Правил обязывает водителей уступить дорогу автобусу, начинающему движение от обозначенного места остановки. Конкретное направление его



КОГДА ЖЕ ПОЛИС «ПОЗЕЛЕНЕЕТ»?

Игорь Моржаретто

Три года как мы живем с ОСАГО. Много это или мало? Для стран, где такая система работает уже полвека, – почти ничто, а для нас – очень даже много! За какие-то три года мы прошли путь от щенячьего восторга («наконец-то на наших дорогах отношения станут цивилизованными!») через полное ее отрицание и призывы отменить «грабительскую автогражданку» до принятия системы как рабочего инструмента. Который, естественно, требует доработки. Это сегодня, кажется, понимают все – от рядовых автолюбителей до депутатов. Озабочены улучшением имиджа российского страхового рынка и сами страховщики. Вслед за предложением внедрить прямое взаимное урегулирование убытков между страховыми компаниями (ЗР, 2006, № 2) они подняли вопрос о вхождении в международную систему «Зеленая карта» (Green Card). Кстати, этот страховой полис действительно традиционно печатается на бланке зеленого цвета.

Почему возникла проблема – понятно: россияне все чаще выезжают на своих автомобилях за пределы родины, но пересечь границу без этого документа невозможно. «Зеленая карта» – это полис обязательного страхования автогражданской ответственности на территории 44 стран, куда входят практически все государства Европы, а также Турция, Тунис, Израиль, Иран, Ирак, Кипр, Марокко, Мальта. Увы, Россия пока что не член этой международной системы – полисы ОСАГО российских страховых компаний не защитят нас, если ДТП произошло за границей по нашей вине. Да и вообще жителя РФ на своем автомобиле без такой зеленой бумажки не пустят в Европу! Приходится покупать документ у болгарских, польских, немецких, финских и прочих зарубежных компаний через офисы российских страховых фирм, в этом случае выступающих в качестве посредников. Владелец автомобиля за такую «услугу» доплачивает комиссию. В результате дорого (от 20 евро за 2 недели) и неудобно.

О вступлении России в международную систему впервые заговорили три года назад, когда только вводили ОСАГО. На деле все оказалось не так просто. Самое главное – страховые лимиты ответственности. Размер выплаты здесь определяется в соответствии с законодательством конкретной европейской страны, так что начисленные суммы могут оказаться неподъемными для многих наших страховщиков. Например, в Германии лимит по нанесению ущерба имуществу достигает 15 млн. евро, а жизни и здоровья – вообще неограничен. Потянет ли такие расходы небольшая российская компания (таких среди полутора сотен, работающих в системе ОСАГО, немало)?

С учетом этого во всем мире действует так называемая система перестраховки под контролем национального бюро. Создано такое и у нас, но система еще не отлажена и сколько на это понадобится времени – неизвестно. Возможно, сроки, как всегда у нас, надолго затянутся. К примеру, год назад страховщики предложили ввести правило прямого взаимного урегулирования убытков («европейский протокол»), но действующее законодательство по-прежнему не позволяет это сделать в полном объеме. Нет и единой базы данных по страховым компаниям. Так что, как говорится, «работа над внедрением программы продолжается»...

Сами страховщики уверены: вступление России в международную систему «Зеленая карта» необходимо – мы, кажется, единственная страна в Европе, которая еще не вошла в этот договор. По планам это должно произойти к началу 2008 года.

Пока этого не случилось, российские полисы ОСАГО разрешили продавать на украинской территории (наш сосед уже год член международной системы автострахования «Зеленая карта»). В свою очередь, с прошлого года российская Федеральная служба страхового надзора разрешила продажу «зеленых карт» украинской «автогражданки» на своей территории через компании, работающие по агентским соглашениям. В общем, это удобно автомобилистам: полис можно купить не только на границе, а практически в любом российском или украинском городе. Да и очереди на пунктах перехода станут, наверное, поменьше. □

Поправка

В статье «Посягают на «грабительский»...» (ЗР, 2006, № 4) страховая компания МРСС ошибочно причислена к разорившимся. В действительности речь шла о том, что одна из разорившихся брокерских страховых компаний незаконно торговала ее полисами ОСАГО. Сама же МРСС имеет действующую лицензию и осуществляет свои обязательства в полном объеме. Приносим свои извинения.

ДЕЛО О БЕСПРЕДЕЛЕ: ЧАСТЬ 3, НЕ ПОСЛЕДНЯЯ...

Сергей Волгин. Рисунок Сергея Савилова

Напомним: речь идет о деле, которое мы ведем в Смоленской области. Началось все с ДТП, в которое попал молодой доктор Олег Д.; виновником явно был водитель автомобиля ГИБДД, но во всем обвинили врача. Дело тянется несколько лет и ему были посвящены материалы в ЗР № 8–9 за прошлый год и № 6 за нынешний. После последней публикации ситуация резко изменилась....

«ДЕТСКАЯ ШУТКА»

Как мы уже сообщали, когда предыдущий материал был уже подготовлен к печати, нам позвонил Д. и рассказал, что в своем почтовом ящике нашел анонимку с безобразным нецензурным текстом, выполненным буквами, вырезанными из газеты. Ему в ультимативной форме предлагали... заплатить деньги. Представив в журнале фото этого «послания», мы надеялись, что на этом все кончится, но, как выяснилось, ошиблись. Спустя несколько дней в ящике появилось второе письмо. Требования вымогателей были конкретизированы: 4000 евро и отказ от дальнейшей борьбы за свои права – тогда оставят в покое. Вслед за письмом последовал звонок. Мужской голос справлялся, получено ли письмо, и давал объяснение: 4000 евро – это возмещение «за наезд на экспертов». Если в ближайшее время он деньги не отдаст, придется «вспомнить 2003 год».

Читатели, возможно, помнят, что в том году, когда история только начиналась и Олег защищался в судах самостоятельно, ему уже поступали угрозы. Вымогатели не отличались оригинальностью. Схема «наезда» полностью повторяла прошлую, трехлетней давности: пара «газетных» писем, затем звонки по телефону. Один с матерными угрозами, второй с предложением встретиться и «все решить». Тогда Олег отказался, после чего подвергся нападениям неизвестных. Хорошо, что он довольно крепкий мужчина, бывший десантник-афганец, и удавалось отбиться. В другой раз, вечером его в арке возле дома встретил человек с пистолетом; Д. успел заметить, что это был ПМ – табельное милицейское оружие. К счастью, в арку тогда вошел сосед со своей крупной овчаркой. Та тут же вцепилась в руку, державшую ПМ (видимо, прошла тренировку), и неудавшийся киллер, оставив в зубах собаки рукав, сбежал.... Казалось, это была последняя попытка объяснить непонятливому доктору, на чьей стороне в Смоленске сила. Правда, Олег еще около месяца опасался жить дома, не подходил к телефону. Для его работы (частная медицинская практика) это было «очень кстати». Но жизнь дороже, кому этого не знать, как не медику...

Должен сказать, две наши первые публикации по этому делу не прошли бесследно. Уволили милиционера Волкова – водителя той самой гаишной «шестерки», что «въехала» в машину Д. Прокуратура провела допросы по поводу подделки сотрудниками милиции и экспертами документов и еще пару формальных мероприятий. Ксерокопии страниц журнала с нашими статьями были приобщены к материалам дела по искам Д. Но, видимо, из-за большого перерыва в публикациях вымогатели решили, что все успокоилось, про дело забыли, и снова взялись за старое.

...В тот же вечер, когда у Олега снова начали требовать деньги, он позвонил мне и спросил совета. Естественно, единственное, что можно сделать в такой ситуации – обратиться в милицию. Д. дозвонился до дежурного РОВД и в ответ услышал: это наверняка детская шутка – не стоит беспоко-

иться! Ситуация напомнила финал старого анекдота: «вот убьют, тогда приходите». Я предложил Олегу назначить встречу и письменно обратиться в милицию, указав, где и когда она должна состояться. Но Д. решил пойти на встречу один.

ДВА ШАГА ВПЕРЕД, ОДИН НАЗАД

Вымогатели звонили из телефонной будки и «пробить» звонки не удалось. Первый содержал угрозы без каких-либо сформулированных требований. Во второй раз тот же человек назвал конкретную сумму 4000 евро. Если их не будет – «мало не покажется». Олег предложил 2000 долларов – все накопления, что были у него. Как потом объяснил Д., он страшно нервничал и, чтобы выиграть время и получить хоть небольшую передышку, решил… отдать часть денег. Кстати, при общении с вымогателями он отметил, что они весьма подробно осведомлены о его судебных делах. Все заседания формально были открытыми, но присутствовал на них очень ограниченный круг людей (судья, представители УВД, департамента финансов, бюджета и госзаказа администрации Смоленской области, эксперты, к которым предъявлялся иск, их адвокат, Д., его адвокат и я). Посторонних в зале заседаний ни разу не было.

Через некоторое время телефон зазвонил снова. Встреча была назначена на следующий день и проходила по всем законам детективного жанра. С утра Д. позвонили и сказали: «К тебе подойдут». Целый день он ждал «гостей», но до десяти вечера никто не объявился. Около одиннадцати Олег возвращался домой от пациента. На тихой, безлюдной улице рядом с ним остановилась темная «шестерка» без номеров. В салоне – несколько человек. Хлопнула дверь, и оттуда выскочил один в темной куртке, камуфлированных штанах, армейских ботинках и темной маске (в таких на ТВ обычно показывают омоновцев). В руках его была обычная милицейская дубинка. «Деньги с собой?» - спросил он. «Да, – ответил Олег, – две тысячи». «Этого мало!» «Больше нет», – развел руками доктор. Камуфлированный мужчина вырвал у Д. сумку, сильно ударил его дубинкой и со словами: «Мы к этому еще вернемся!» – вскочил на переднее пассажирское сиденье. Машина рванула по темной улице.

Словом, роль сыщика-любителя Д. не очень удалась.

ДЕЛА СУДЕБНЫЕ

Напомню: наш иск к экспертам, по заключению которых Олега изначально обвинили в аварии, остался без удовлетворения. Правда, в окончательной форме решение суда было готово не сразу; судья обещала его подготовить через пять дней. Не дождавшись, Д. сам позвонил в канцелярию, где ему объяснили, что документ пришлют по почте. И – тишина. Направили так называемую краткую кассационную жалобу. И снова никакой реакции! Но, видимо, Д. все-таки «дожал» местный суд своими звонками: в конце концов рассмотрение кассационной жалобы было назначено на 16 мая.

Представитель УВД, знакомый с решением суда, естественно, возражал против удовлетворения жалобы. Еще бы – не мог же он заявить в суде, что сотрудники его ведомства фабриковали фальшивые документы! Тогда Олег продемонстрировал найденные в почтовом ящике анонимки. Реакция и суда, и представителя УВД была неожиданной. Сказать, что судьи удивились, значит, не сказать ничего. Но больше всех «напрягся» представитель УВД. В конечном итоге, письма приобщили к материалам дела.

Судьи совещались около часа, в результате на свет появилось довольно любопытное определение. В жалобе Олегу было отказано (мы не особо удивились), но сделано это на формальном основании – дескать, все требования Д. к экспертам относятся к судебным расходам. А для их возмещения он может обратиться в тот суд, в процессе которого эти расходы возникли, проще говоря, в суд, признавший виновным в ДТП водителя Смоленской ГАИ. Сейчас исковое заявление готово и направлено туда. Общая сумма требований Олега (установленная кассационным судом – **С.В.**) – около 90 000 рублей.

Теперь появилась надежда, что потеря 2000 долларов оказалась не напрасной жертвой. Тем более что по этому факту Д. уже написал заявление в прокуратуру области. По его мнению, манера поведения вымогателей сильно смахивала на общения милиционеров со своим «контингентом». Это только предположение и никто, кроме прокуратуры, расследовать это дело не вправе. Так по закону. По этому поводу Олега, однако, уже приглашали в местное РОВД (!). Мол, местный прокурор им тоже дал команду «разобраться»… Словом, борьба продолжается. □

ЖИВОПИСЦЫ, ОПУСТИТЕ ВАШИ КИСТИ...

Виктор Дмитриев. Фото: А. Столяров, В. Егоров, С. Рудницкий, Р. Касьяненко

Казалось бы, есть ситуации, где нет места лирике – бал должны править лишь законы и стандарты. Но мы, россияне, все равно найдем возможность проявить нестандартность мышления. Что ни говори, а творческое начало никак не выбить из нашей души ни при каких обстоятельствах.



Тема ремонтных работ уже давно набила оскомину, но нельзя удержаться, чтобы не продемонстрировать неформальный подход к делу одной из коммунальных организаций Йошкар-Олы. Как говорится, слепили из того, что было…

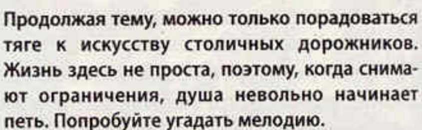


Пешеходные переходы уверенно держат второе место по возможностям для самовыражения дорожников. Невольно проникаешься уважением к целеустремленности мужчины в шляпе, шагающего семимильными шагами то ли по «зебре», то ли по шпалам (фото вверху). Какова энергетика! Ну а в подмосковном Жуковском хорошо известному знаку придали даже несколько эротический оттенок.





С некоторых пор башкирский горнолыжный курорт Абзаково популярен даже за пределами республики. Не в последнюю очередь из-за того, что там любит скрасить недолгие часы досуга российский президент. Тут уж не расслабишься. Зато, выехав за пределы курорта, можно вдохнуть воздух полной грудью. Благо все ограничения сняты, хоть и таким странным образом.



Продолжая тему, можно только порадоваться тяге к искусству столичных дорожников. Жизнь здесь не проста, поэтому, когда снимают ограничения, душа невольно начинает петь. Попробуйте угадать мелодию.



Ну а закончить, вопреки традициям «Стоп-ляпа», придется на минорной ноте. Суровые сибирские условия заставляют задуматься о смысле бытия и неизбежности конца всего сущего. Кто еще не знает, на фото – новый предупреждающий знак «Кладбище», установленный на границе Тюменской и Омской областей. Дорожники предлагают не торопиться: дескать, все там будем. Остается лишь озвучить комбинацию знакомыми нам всем словами: «Чуть помедленнее, кони, чуть помедленнее…».



ИГРАЙТЕ... ЗА РУЛЕМ!

Сергей Волгин. Фото: Александр Кульнев



Говорят, что взрослый мир дети познают через игру. Думаю, это относится и ко взрослым – недаром сам люблю играть до сих пор. Поэтому покупать своим тройняшкам новые игрушки отправился с особым удовольствием. Стоит ли объяснять, что безразлично взирая на компьютеры и уж тем более на всякие там пистолетики и автоматики, я невольно искал именно автомобиль... И нашел!


688

МУКИ ВЫБОРА МНОГОДЕТНОГО ПАПАШИ

Жена уже сделала подарок мне и президенту: наша тройка пацанят разом перевыполнила демографическую задачу. Сейчас им почти три года – ребята серьезные. Про себя я уже решил: пора за руль. Но вот что купить: три одинаковые машинки или три разные? Более того: окупится ли вообще моя затея или нет? Затраты немалые.

Умные психологи говорят, что с близнецами надо обращаться по-разному: и одевать каждого по-своему, и игрушки дарить разные. Что ж, это даже хорошо – не нужно думать, что выбрать: карт, квадроцикл или джип с милицейской мигалкой. Раньше были игры в казаки-разбойники, у моих будут «водители-гаишники». Но играть на деньги запрещу сразу – пусть осваивают грамоту и оформляют протокол! Все-таки дети юриста. А поскольку юристу разбираться в тонкостях электротяги тяжеловато, беру с собой в магазин коллегу-технаря, радиофизика по образованию. Тот обрадовался: он тоже сторонник реального, а не виртуального руля.

Выбор огромный, хотя стран-поставщиков и немного. Детские электромобили представлены в основном испанской, итальянской и несколькими китайскими фирмами. Почем? Нет, на 20 тысяч рэ, да еще помноженное на три, я не готов, да и ни к чему это. Убежден: в игрушку надо играть, а не молиться на нее. Хорошо, что китайская экспансия помогает нам приобрести на ту же сумму аж четыре электромобильчика! А что это за коробочка? Радиоуправление для родителей? Очень хорошо, можно будет незаметно помогать «водителю». Жаль, конечно, что полный привод за такую сумму не купишь, только формулу 4x1. И аккумулятор шестивольтовый, с ним машинка быстрее 3,5 км/ч не поедет. Но это даже лучше – чтоб далеко не разъехались! Зато на чем китайцы не экономят, так это на световой и звуковой сигнализации! Ох, чувствую, весело нам будет в двухкомнатной квартире…

ВСЕ ПРАВИЛЬНО СДЕЛАЛ?

Деньги потрачены, машинки куплены. Теперь меня все жалеют – коллеги, соседи и даже начальники. Ехидно спрашивают, удается ли спастись на диване во время заезда по маршруту «кухня – коридор –



«Го-карт» мне понравился сразу, хотя устроен – проще не бывает: кроме кнопки-педали и электропривода, нет ни фар, ни гудка… Дороговато, правда, аж 5200 рэ! Но я согласен с продавцом, заявившим, что это, мол, плата за спортивный имидж. Из недостатков уверенно назову довольно скользкое приводное колесо: на гладком полу оно частенько «халтурит»… Инструкция на английском, разобрался без проблем. Хотя во мне вновь просыпается юрист – должно быть по-русски! Стоп, а куда «лить бензин»? Оказалось, зарядное гнездо на дне.



Ремень безопасности с детства приучит пристегиваться! Регулировка сиденья тоже не лишняя опция.



Квадроцикл, на мой взгляд, самый красивый в нашем «автопарке». Сияет фара, работают поворотники, продублированные какими-то выкриками на китайском. А еще сзади съемный багажник, который можно использовать как сумочку! И потом, эта машина «на вырост»: открытый кузов и посадка почти не лимитируют рост. Во всяком случае, в подробной инструкции на русском указано: возраст водителей от 3 до 6 лет. Что ж, все честно, да и недорого: яркое электрочудо на колесах стоит около 3800 рублей. Заверните!



Мои пацаны оценили крутой полицейский джип сразу. А заснувший, было, юрист вновь просыпается: все предупреждающие наклейки на китайском! Задних фонарей, упомянутых в листовке-«ПТС», в реальности нет. Зато коллега «просек», что ведущее колесо обрезинено – не будет скользить. Кроме того, джип рамный, собран на стальном уголке, издает массу звуков, работают поворотники. Только сначала продавец засовывает в руль и мигалку отдельные батарейки. Наверное, сэкономили на медных проводах, даром что цена 5200 рублей.



Для своего внука коллега присмотрел желтенький Bugati (именно так, с одним «t», марка-то защищена!). В профиль это, скорее, «Нью Битл», но ему виднее. У машинки есть фары спереди и фонари сзади, которые функционируют как настоящие. Звуков она издает немного, может, оно и к лучшему. Сиденье регулируется, колеса тоже обрезинены. Говорит, у «Бугати» есть даже… «сервисная книжка», куда ребенок сможет записывать проведенные им ТО. В три-то года? Ну-ну… Достался ему этот «жучок» за 4000 рублей – вполне по деньгам.



Валентин, Ярослав, Игорь и Сергей разделяют мою точку зрения. Игрушка должна быть интересной и полезной!

спальня». И как моя жена умудряется спускать весь этот автопарк во двор, если в лифте больше одной штуки не помещается?

Отвечаю всем сразу: да, тяжело. И тесно. Честно говоря, порой хочется сломать все эти мигалки и «крякалки». И все-таки моя точка зрения на правильные и неправильные игрушки не изменилась. Пацаны довольны, жена у меня – понятливая, а все остальное – ерунда. Кстати, напрасно я опасался слез и обид по поводу того, чья машинка лучше: похоже, что психологи правы. Ребята просто попробовали все по очереди, ни один не забраковали. Спорят только, кому взять полосатую палочку – она у нас одна на всех.

А один продвинутый коллега глубокомысленно изрек, что, мол, игрушки придуманы взрослыми для того, чтобы дети не мешали им играть в собственные игры. Наверное, он прав, спорить не хочу. Только про себя пробормочу, что человек – это игрушка Бога. И поэтому надо жить, играя. Хотя стоимость игрушек для мужчины и мальчика всегда будет разной…

Время летит быстро. Пройдут еще года три, и автопарк придется менять. Интересно, какая у него будет остаточная стоимость и будет ли вообще? Пожалуй, следующий приобрету «из Европы». А дальше… Дальше пусть уже они подарят что-нибудь папе. Кто знает, может быть, это тоже будет электромобиль! □



Думаете, это переключатель «вперед-назад»? Как бы не так, плохо у вас с китайским. Так переключают автономный режим на радиоуправление…



Удивительно, но такие крохотные моторчики везут седока весом до 40 кг! (Если верить «ПТС».)

ЛУЧШЕ РАЗ УВИДЕТЬ!

Игорь Моржаретто. Фото: Александр Батыру

Не так давно в разгар обострений межгосударственных отношений России и Польши мы решились почти на подвиг – отправились в путешествие к соседям на автомобиле!

– Вы уж там будьте осторожны! – предупреждали коллеги и родные, провожая нас в путь. – Без нужды в людных местах по-русски не говорите!

Польша территориально – одна из самых близких к нам европейских стран. С 2004 года – член ЕС. По трассе М1 от границы РФ до границы РП – всего около 500 км отличной дороги через союзную Белоруссию. Это избавляет от необходимости получать транзитную визу, но все дорожные сборы с «союзников» братья-белорусы берут исправно. В польском посольстве в Москве (ул. Климашкина, 4) по телефону (495) 231-15-51 и 231-16-00 круглосуточно предоставляют информацию о визах. Одноразовая стоит 14 долл. Гражданам РФ для проезда через Польшу в страны Шенгенского договора, Чехию и Словакию (при наличии визы этих стран, разрешения на временное проживание или вида на жительство) виза не нужна.

За семь дней путешествия мы проехали на редакционном «Рено-Символ» по дорогам трех стран около 3000 км, на что затратили 410 литров бензина. В то время средняя цена 92-го в России составляла 17 рублей, в Белоруссии – 22 (там на крупных АЗС можно расплачиваться любой валютой). В Польше бензин марки «супер» стоил 5,2 злотых (1 доллар равен 4,1 зл.).

Для въезда в Белоруссию ни виз, ни других документов, кроме обычных, не требуется. С 1 ноября по 31 марта на всех транспортных средствах и в светлое время должен быть включен ближний свет. За нарушение – штраф. Плата за транзит по республике – 20 долл. Естественно, для поездки в обе страны нужна страховка на автомобиль – европейская «зеленая карта» (примерно 20 долл.). Если ее нет, в Белоруссии штраф 200 долл., а в Польшу и вовсе не пустят.

По нашим меркам, в Белоруссии отличные дороги, особенно от российской границы до Бреста. Эта магистраль платная, но стоит удовольствие всего 30 российских рублей. Разрешенная скорость – 130 км/ч. К сожалению, заправок мало. Бензин по сравнению с российским недешев (в пересчете на наши деньги 22–24 руб. за литр АИ-92). На основных трассах берут любую валюту – российскую, белорусскую, доллары, евро (вывешены ценники), а чуть в сторону – только национальную. Какую-то сумму лучше поменять прямо на гра-



Брестская крепость была построена в начале XIX века как форпост России в Европе, но громко вошла в историю куда позднее – в начале Великой Отечественной. Мемориальный комплекс в честь тех, кто героически оборонял крепость летом сорок первого, всегда открыт. Правда, уже нет экскурсий со всех концов Союза, но посетителей предостаточно, особенно в дни памятных годовщин. Их отмечают и в недавно восстановленной бывшей крепостной церкви – самой большой в округе.

О курортном городке Сопот у нас в основном знают как о месте, где проходит международный фестиваль эстрадной песни. Раньше его посещали и советские «звезды». Между тем это знаменитый курорт на Балтике, и не только польский, а и стран Северной Европы. Тут в любое время года полно гостей…



нице. Указатели на белорусском языке могут удивить не только гостей, но и местных жителей. Что, например, стоит за названием населенного пункта IЎE? Оказывается, это бывший райцентр Ивье…

Совсем не порадовала белорусско-польская граница. Очередь машин в Бресте показалась не слишком большой; правда, стояли они в шесть рядов. Но это был лишь первый этап, так называемый «отстойник»; чтобы его преодолеть, по словам бывалых, требуется 10–12 часов. В лучшем случае… Впереди еще один «отстойник» и сам пограничный переход. В общем, говорят, потратить здесь сутки – обычное дело. А «виноваты» цены на бензин – в Белоруссии почти в 2 раза дешевле, чем в Польше. Самый распространенный бизнес у поляков и белорусов – залить полный бак в Бресте, чтобы тут же, в ближайшем польском населенном пункте слить бензин – и назад.

Перспектива простоять сутки в очереди местных «бизнесменов» нас не радовала. Мы решили выяснить, нельзя ли как-то побыстрее. Оказалось, очень даже можно. За 160 долл. местный житель по имени Валера охотно взялся помочь. На стареньком «Мерседесе» он сопроводил нас до соседнего небольшого погранперехода, объехал по узкой встречной полосе километровую очередь (и

Исторический центр Варшавы был почти полностью разрушен во время войны, но за последние десятилетия его любовно восстановили. Больше всего туристов на Рыночной площади и в многочисленных переулках вокруг. Обязательно надо посмотреть Королевский замок (занесен в список мирового наследия ЮНЕСКО), готический кафедральный собор св. Яна и храм св. Креста (здесь в главном нефе – урна с сердцем Шопена), а также летнюю резиденцию последнего польского короля «Королевские Лазенки». Поляки долго ругали Дворец культуры и науки – самое высокое здание в столице, построенное в стиле сталинских высоток, но не тронули его. Со смотровой площадки на 30-м этаже открывается широкая панорама города и окрестностей.



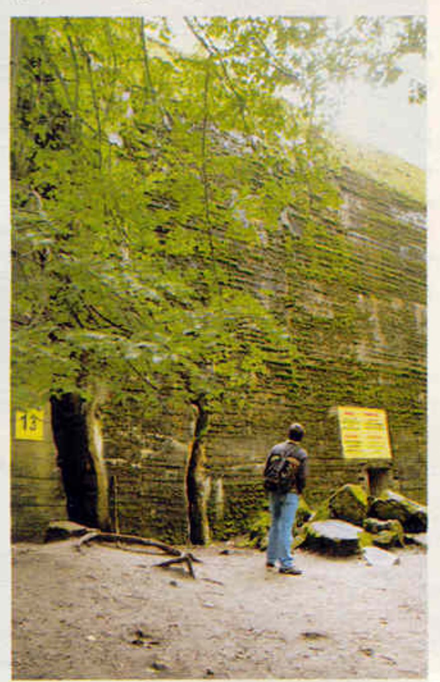


Совсем рядом Гданьск – город с тысячелетней историей, самый важный польский торговый порт на Балтике, когда-то входивший в состав Ганзы. Исторический центр «Главный город» – известный и чаще всего посещаемый туристами район. Его улицы застроены красивыми каменными домами, над которыми возвышается ратуша со смотровой башней. Любимое место для прогулок – старая набережная с бесчисленными ресторанами, кафе и сувенирными магазинами. А еще старинный Гданьск – родина движения «Солидарность», похоронившего социалистическую систему в Польше. Кстати, местный аэропорт носит имя самого известного из ныне живущих жителей города – Леха Валенсы.

Тем, кого интересует история и архитектура, стоит проехать 60 км на юго-восток от Гданьска – в город Мальборк, ныне незаметный райцентр, а некогда средневековая столица могущественного тевтонского ордена. Здесь прекрасно сохранился готический замковый комплекс, в те времена одно из самых мощных укреплений в Европе. Он в списке памятников международного значения ЮНЕСКО. В замке – интересный музей, а вокруг недорогие ресторанчики с видом на древность.



«Волчье логово». Осенью 1940 года в глухом лесном углу Мазурского края, в семи километрах от старинного городка Растенбург (ныне Кентшин), под завесой секретности развернулось ускоренное строительство главной военной ставки Гитлера – «Вольфшанце». За четыре года ни одна из военных разведок так и не смогла ее обнаружить. А это был целый город! Сейчас здесь музей.



мы за ним!), где перед самым терминалом нас уже ждал улыбающийся прапорщик. Бумажка в 20 долл. (из оговоренных 160) перекочевала к нему в карман, и перед нами гостеприимно поднялся шлагбаум…

Еще полчаса ушло на оформление документов и пересечение границы. Если белорусам машина с московскими номерами была явно безразлична, то польские таможенники и пограничники немного «порезвились». Видимо, помнили про «напряженные отношения». Потребовали показать, как работают у нас стоп-сигналы, дворники, есть ли аптечка и т.д. Потом офицер минут на двадцать исчез вместе с нашими документами и так же внезапно материализовался – вернул бумаги и пожелал счастливого пути. Впрочем, каждый «бензовоз» оформляли и проверяли куда дольше и дотошнее…

По сути, это был единственный неприятный момент за время путешествия. Дальше нас ждали хорошие польские дороги, приветливые местные жители, которых совершенно не раздражала русская речь (а многие даже пытались вспомнить что-то из школьного курса), замечательная кухня, симпатичные гостиницы и низкие цены. Разрешенная скорость движения по городу здесь 50 км/ч, за городом – 90, на магистралях – 110 или 130 км/ч. Штрафы немаленькие: езда без ремней безопасности – 70 злотых, разговор по телефону во время езды – 100, превышение допустимой скорости – 50–500 злотых, проезд на красный свет – 500.

Наш маршрут пролегал по центральной, северной и восточной частям страны, где сосредоточены известные памятники истории и культуры, которые мы хотели посмотреть, а в иных даже удалось и пожить. Скажем, в замке XIV века городка Решель, где ныне недорогая гостиница. Можно снять номер «люкс», который занимает все три этажа сторожевой башни, и почувствовать себя странствующим рыцарем.

О том, что нам удалось посетить и увидеть, рассказывают фотографии. □

Где живет «Эпитакса»? Где гарантия на «гарантию»? Нужна ли резьба на штуцере тормозного шланга? Заходите в «зарулевский» почтамт – узнаете!

Где живет Эпитакса?

С большим вниманием мы отнеслись к начатому вашим журналом наступлению на недобросовестную рекламу автохимии. Мы с интересом ознакомились со статьей «Присадки. Картина маслом» (ЗР, 2006, № 3) и в основном согласны с ее выводами. Со своей стороны хотели бы поддержать это полезное начинание, для чего просим опубликовать наше открытое письмо ко всем производителям автохимии.

С уважением, генеральный директор ООО «Энергия-3000» В.Ф. Павловский.

Открытое письмо к производителям и потребителям автохимии

Автохимия – достаточно новое направление прикладной науки: именно поэтому в ней еще не сформировалась общепринятая терминология. К сожалению, некоторые производители используют эту ситуацию, запутывая потребителя изобретенными ими псевдонаучными терминами. Взяться за перо нас заставил следующий «шедевр» одной из компаний:

«Специалисты, ученые компании (имярек) особое внимание также уделяют информационному переносу природной составляющей минералов, находящихся в композиции. Таким образом, формирование нового, геомодифицированного слоя происходит за счет молекулярно-кластерной палеоэпитаксии, где сращивание двух и более веществ различного состава закономерно обусловлено самим строением кристаллической решетки в зонах контакта пар трения «металл-металл».

Мы не убрали и не добавили ни единого слова, чтобы не быть обвиненными в нарушении контекста. Здесь много красивых и непонятных слов, часть из них нам удалось перевести. Например, «палео» – приставка, обозначающая «древний», а «эпитаксия» – процесс выращивания одного кристалла на поверхности другого. Но как за счет доисторического роста кристаллов сегодня формируется новый слой и почему он – геомодифицированный (Гео – Земля)? Какие вещества срастаются в паре трения металл-металл? Как и куда ученые осуществляют «информационный перенос» и что это такое? Какая еще составляющая, кроме природной, есть в минералах? Что в данной фразе обозначает «молекулярно-кластерная»? И это только один абзац. Далее присутствовали «природные микропроцессоры», «наследственная (генетическая, что ли?) память металла» и т.д. Заметим, это – текст рекламной статьи, то есть предназначенный для автолюбителей, а не для специалистов.

Коллеги! Печатая подобные тексты, вы подрываете доверие автомобилистов ко всей автохимии. Во многом именно из-за таких статей нас считают шарлатанами. Не стоит считать наших потребителей невеждами, клюющими на «длинные мысли».

Автовладельцы! Не верьте, если вам говорят, что происходящие процессы не могут быть описаны доступным языком. Сложность фраз часто маскирует отсутствие смысла.

Обращаем внимание всех читателей на то, что мы не ведем речь о работоспособности подобных препаратов. Наша критика относится только к рекламе, публикуемой некоторыми компаниями.

Зажигательная экономия

■ Ради интереса походили по магазинам и посмотрели прибамбасы, которые экономят бензин и добавляют мощь... Потом сложили эффекты (как при использовании всего вместе) – и что получилось? Мотороллер – мощнее болида F1, а бензином можно заправить всех соседей по подъезду!!! **Dimik**

■ Интересно, куда наша доблестная милиция смотрит? Налицо «развод» и мошенничество! И адреса есть, и «обещания» на бумаге: бери и сажай. «Зарулевцы», киньте идею милиционерам, а то они «не догоняют»... **Руст**

■ Вы опять на два стула уселись? И разоблачения устраиваете, и рекламку тут же печатаете? То АСК какие-то, то снадобья от Дуремара против всех болезней... Жадность обуяла? А это – смертный грех! **Александр Благословенный**



■ Пока мы терпим и покупаем все это, они будут цвести и пахнуть! И за дураков нас держать. А ЗР частенько этой публике помогает. **Костян**

■ Шарлатаны! Вспомним старую пословицу: «Вода дырочку найдет!». Так и здесь: искра пойдет по минимальному пути! Зачем сверлить дырку и увеличивать этот путь? Еще можно сделать приписку – мол, возрастает максималка за счет уменьшения массы авто! **xDriver**

■ Лохотрон! А ведь есть еще и АСК, и «шаровая молния», и еще черт в ступе. **К.**

■ Чтобы понять, что все это ерунда, достаточно сопоставить обещанные результаты со стоимостью этих чудо-безделушек... Да будь все это так просто и дешево – ведущие автопроизводители давно бы с руками поотрывали. **949**

Кто вернет время и деньги?

В постсоветские годы мое отношение к автосервису менялось к лучшему. Появилась возможность ездить на иномарках и пользоваться фирменным обслуживанием совсем другого уровня! И когда я решил купить «Хёндай-Туссан», то радовался тому, что буду обслуживаться в «Рольфе». Но вот что случилось потом.

Автомобиль я купил в августе прошлого года, а сервисную книжку получил только через три месяца – она обещала 5-летнюю гарантию. Однако при ближайшем рассмотрении выяснилось, к примеру, что на сцепление гарантии нет вообще. По закону подлости через 11 тыс. км пробега именно оно и отказало. Вызываю со станции эвакуатор, мой «Туссан» увозят и… требуют расплатиться! Правда, обещают вернуть деньги при возврате машины (?).

На приемке сразу определили – виноват владелец. Выход из строя сцепления требует замены маховика, его надо ждать три недели. По условиям работы мне без машины – никуда, а что делать? Но в обещанный срок деталь не пришла и на следующий день – тоже. Звоню в «Корнет» (генеральный дистрибьютор «Хёндай» в России) г-же Ереминой, отвечающей за работу с клиентами, – она заверяет, что сцепление придет через 10 дней. Ничего подобного не происходит, и снова меня – клиента! – не сочли нужным даже предупредить. Теперь уже обещают через пять дней. Результат тот же. Поднимаю шум, обращаюсь «наверх» и получаю подменную машину. Через три дня, наконец, мне возвращают исправный автомобиль, но деньги за эвакуатор отдавать не хотят – мол, нужен товарный чек. Нахожу чек – деньги все равно не отдают. Чтобы решить вопрос, пришлось обратиться аж к руководителю «Рольф-Востока» г-же Виноградовой.

Подведем итоги. Месяц – на замену сцепления за мой счет, не считая других расходов. Автомобиль брал в кредит по 820 долларов в месяц – значит, целый месяц выбросил коту под хвост. Добавьте такси и попутный транспорт.

А ответ на все один: виновата фирма-производитель! Но при чем тут клиент? Если ты, руководитель, знаешь слабые места модели, так обеспечь должный запас запчастей и не заставляй клиентов испытывать неудобства. Или хотя бы извещай о задержках. Но где там.

Проблемы, на мой взгляд, в среднем звене. Механики и ремонтники – все нормально, вверху тоже хотят помочь. А вот посередке только и делают, что ищут отговорки – решить же не могут ничего!

И последнее. «Хёндай-Туссан» – машина хорошая, другой не хочу!

К. ЗВЕРЕВ, кандидат медицинских наук

КУРЬЕЗЫ – НА ДОРОГАХ И НА ПРИЛАВКАХ



■ Решил после покупки бэушного авто в первую очередь заменить тормозные шланги. Купил… Заводская упаковка, голограмма, адреса – все, как надо. Стал менять – шланг с левой стороны поставил без проблем, а с правой-то – никак. Резьбы нет! Когда же закончится эта халтурщина?!

АЛЕКСАНДР





■ Как вам такие грузовики? Три раза проезжал мимо – на четвертый решил заснять. Такое не каждый день увидишь. С уважением,

КОНСТАНТИН АНОЙКИН, КРАСНОЯРСКИЙ КРАЙ

■ Хочу поделиться двумя забавными фото, которые удалось запечатлеть в дороге. Про обгон – это по дороге Вытегра–Пудож: расстояние между знаками прикиньте сами… А «Эх, прокачу» – у нас в Мурманске.

АРТЕМ, МУРМАНСК



Традиционные ответы главного редактора в прямом эфире на ежемесячные вопросы читателей в «зарулевском» почтамте.

Имеется информация о планах покупки АВТОВАЗом «ИжАвто». На мой взгляд, к этой ситуации на «ИжАвто» привела недальновидная политика руководства этого предприятия: во-первых, снятие с производства собственной модели автомобиля, во-вторых, ставка на чужие модели (ВАЗ и КИА). В результате этого «ИжАвто» стал зависим от внешних составляющих своего бизнеса (кузова ВАЗов и КИА хоть и сваривают в Ижевске, но кузовные детали и прочее поставляют из Тольятти и Кореи). Любые перебои с поставками ставят «ИжАвто» в зависимое положение. Постановка на производство устаревших чужих моделей в настоящее время бесперспективна: примеры – «Шевроле-Вива». На мой взгляд, иностранные производители ДОЛЖНЫ предлагать для производства в России свои последние разработки, мы все-таки не страна третьего мира. Хотя, может быть, я и ошибаюсь.

ДМИТРИЙ ТЕЛЬМИНОВ, ЗЛАТОУСТ

Трудно комментировать события, которые не случились и, возможно, не случатся. Пока что «Спектра» успешно продается, на очереди – «Рио». Другое дело, что производство «Вивы» – мизерное, да и весь проект выглядит странно. Думаю, спрос находили бы и самые современные модели, и машины не самых последних поколений. Вопрос – в цене и маркетинговой политике.

Прочитал в июньском номере статью, как ваш сотрудник не мог перейти дорогу с коляской. Так вот, хочу вам сказать, что многие даже не читали ПДД, что же говорить об их выполнении. Сам лично участвовал в одной истории: женщина с ребенком переходила по переходу, я остановился ее пропустить, за мной остановился следующий водитель, а ему в заднюю часть авто влетел таксист! Так этот таксист еще нас и обвинил. Вот теперь торможу и смотрю назад, чтобы какой-нибудь «знаток ПДД» не ударил меня в зад.

ДМИТРИЙ, КЛИМОВСК

Насчет вежливости вы правы – выполнять Правила у нас приходится с оглядкой. Тем не менее, если таких, как вы, будет больше, постепенно мы станем похожи на цивилизованных водителей. Давайте вместе попытаемся что-то изменить к лучшему! Весь мир меняется – и только мы в России живем по каким-то доисторическим правилам...

В «Диалоге...» из последнего номера ЗР вы озвучили мысль о российском «Фольксвагене». Но мне кажется, что цена в 200 тысяч рублей для такого авто, о котором вы говорите, нереальна для ведущих западных производителей. Ведь вам известно, что Луи Швейцер зачинал «Рено-Логан» как проект на 5000 у.е. – а из этого вышло 9000 у.е. (я не беру в расчет румынский рынок с его стартовыми 7500 у.е.).Так что же, народный автомобиль за 200 тысяч – это ваши фантазии? Или вы серьезно надеетесь, что VW придет к нам с такой моделью? И второй вопрос. Недавно премьер Фрадков похвалил министра Христенко за то, что тот привлек в экономику 1,8 млрд. долларов в автопром: имелись в виду сборочные проекты. И пожурил другого министра. Но если министр страны с самым быстрорастущим рынком новых автомобилей смог привлечь в страну такую же сумму иностранных инвестиций, как и маленькая 5-миллионная Словакия (там инвестиции в два завода «Пежо» и КИА составляют именно такую сумму), то не кажется ли вам, что это свидетельствует об обратном – о том, что министры просто плохо работают, в том числе и над привлечением в страну прямых инвестиций?

analitik

В своей статье я назвал 200 000 рублей доступной ценой для народного автомобиля. А приход «Фольксвагена» – важный этап НА ПУТИ к такому авто. Но нигде не сказано, что именно его модель будет столько стоить. Теперь о цене «Логана». В Румынии она – 6230 евро (7500 – это в долларах!), а проект задумывался как 5000 евро! Так что разница не столь огромна. Цена на разных рынках учитывает местные реалии, прежде всего спрос и таможенное законодательство. Она, конечно, не может быть ниже себестоимости, но выше – сколько угодно!

«Фольксваген» собирается предложить нам седан на базе «Поло» – не самый дешевый вариант, но тут многое будет зависеть от комплектации, уровня отделки и т.п. Однако почему мы зациклились на VW? Ходят слухи, что и «Пежо» с «Ситроеном» собрались у нас строить. В сумме через пару-тройку лет выпуск «наших иномарок» превысит 800 тысяч в год, тогда и посмотрим на цены. Кстати, к этому времени и уровень жизни россиян, надеюсь, станет повыше, так что планку доступности тоже можно будет пересмотреть.

Что же до министра... Не берусь оценивать его работу, как раз сейчас это делает президент. А приход инвестиций, поверьте, зависит далеко не только от работы того или иного министра, но и от уровня финансовых рисков для компаний.

Добрый день, Петр Степанович! Если не секрет, какое у вас хобби (кроме автомобилей)? Как предпочитаете проводить свободное от работы время?

Спасибо. АНДРЕЙ

Добрый день, Андрей! Мое хобби – конечно, после автомобилей – экстремальный спорт. В любом его обличье!!!

Нет ли возможности печатать в журнале наиболее интересные материалы, опубликованные на вашем сайте и не вошедшие в предыдущие номера журнала? По крайней мере, те, что вызвали наиболее живой отклик. Вы же понимаете, что интернет доступен далеко не каждому, а темы поднимаются острые и важные. Это касается и «Планеты обезьян», и статей про бейсбольные биты, экологию.

СЕРГЕЙ, С.-ПЕТЕРБУРГ

Сайт все-таки самостоятельное СМИ, и простое дублирование материалов вряд ли будет интересно читателям, которые, надеюсь, читают и журнал «За рулем», и материалы на нашем сайте. В любом случае – спасибо за проявленный интерес!

Слышал, что в связи с введением норм Евро II со старых авто с карбюраторными двигателями будут взимать большие налоги (до 4 тысяч в год).

АНДРЕЙ, ИВАНОВО

Пока это только слухи: по этому поводу никаких официальных проектов или документов в нашем распоряжении нет.

ПОЧТУ АВГУСТА ИЗУЧАЛ
МИХАИЛ КОЛОДОЧКИН

В июне 2006-го страницу «ЗА РУЛЕМ» в интернете посетили 528 704 человека. В первую среду каждого месяца вы можете обратиться в редакцию через интернет (http://www.zr.ru) или по телефону (495) 207-27-33 и в тот же день получить ответ.

P.S. *«Зарулевцы»! Не забывайте указывать в своих посланиях контактные телефоны! Информацию для рубрики можно присылать по электронной почте: kolodochkin@zr.ru*



95 ИЛИ 92?

Михаил Колодочкин, Александр Шабанов

Плохой бензин, говорите? М-да, проблемы есть… Один знакомый «еле дополз до дома» – движок, мол, «гремит и греется». Хочет перейти на 95-й: ему сказали, что помогает… А другой возмущается – дескать, не вздумай: клапаны прогорят!

Поговорим о бензинах?

ХОРОШИЙ – ЭТО КАК?

Хороший бензин – это просто: с ним машина «едет», а «пальцы не стучат». Кроме того, морозным утром двигатель сравнительно легко пускается, после заправки не приходится менять свечи, лямбда-зонд, нейтрализатор, а также промывать топливную систему. От чего это зависит? Начнем с главного…

ОЧИ ЧЕРНЫЕ, ОЧМРАЧНЫЕ

Детонация – тема вечная: о ней в очередной раз напоминает «Наша справка». Так вот, чтобы бензин не боялся детонации, его молекулы должны быть, как говорят химики, стабильными. Степень стабильности как раз и определяется величиной октанового числа!

Согласно действующему ГОСТ Р 51105-97 все бензины по величине октанового числа подразделяются на четыре группы – «Нормаль-80», «Регуляр-91», «Премиум-95» и «Супер-98». Чем выше октановое число, тем выше стабильность бензинов, тем лучше они противостоят детонации. Эти 80, 91 и иже с ними – так называемые ОЧИ, то есть октановые числа, определяемые по исследовательскому методу. Есть еще и ОЧМ, которое определяют по моторному методу. В чем разница?

Вопреки известному заблуждению, личные ощущения исследователя или моториста здесь ни при чем. Как ОЧИ, так и ОЧМ определяют на специальной одноцилиндровой установке с переменной степенью сжатия – УИТ-65 или УИТ-85. У нее три простейших карбюратора, позволяющих в динамике менять состав смеси, а также три маленькие топливные емкости. В одну заливают испытуемый бензин, а в две другие – два эталонных: их октановые числа должны отличаться на две единицы. На блок цилиндра вешают пьезокварцевый датчик детонации, позволяющий оценить ее интенсивность как на эталонных бензинах, так и на испытуемом – оттуда и вычисляется требуемое ОЧ. Принцип определения как ОЧИ, так и ОЧМ – ОДИН И ТОТ ЖЕ, только используют разные режимы работы установки. Для ОЧИ двигатель раскручивают до 600 об/мин, а для ОЧМ – до 900 об/мин, да еще и смесь подогревается во впускном ресивере. Принято считать, что ОЧИ условно моделирует условия детонации в городском цикле, а ОЧМ – в шоссейном. Связаны они просто: для бензинов А-80 ОЧМ должно составлять 76; для 91 – 82,5; для 95 – 85; для 98 – 88. А маркировке бензина соответствует именно ОЧИ!

Так можно ли – и нужно ли – менять одно на другое? Сначала разберемся с технологиями…

КРЕКИНГ, РИФОРМИНГ И ПРИСАДКИ

Для получения высокооктанового бензина из нефти используют разные технологии, но только одна из них – каталитического риформинга – позволяет сразу получить нужные октановые числа – вплоть до 99. Но это – дорого: доля такого бензина в общем балансе высокооктановых топлив не достигает 50%. Остальные же вырабатывают по менее сложным технологиям типа каталитического крекинга или гидрокрекинга: для них окта-

НАША СПРАВКА

Детонация – процесс самопроизвольного воспламенения топлива от волны сжатия. В бензиновом двигателе топливо поджигает свеча в заданной точке и в заданный момент времени. Фронт пламени создает волну давления, которая, попадая в узкие щели камеры сгорания, многократно отражается и усиливается – навстречу фронту пламени устремляется волна детонации. Ее скорость доходит до 2500 м/с – возникающие звуки в народе называют «стуком пальцев». Последствия детонации для двигателя крайне негативны – перегрев, потеря мощности, рост токсичности. В итоге – прогоревшие клапаны, выломанные перемычки у поршней, проблемы у подшипников коленчатого вала, которым приходится воспринимать повышенные нагрузки.

Чем выше давление в цилиндре, тем интенсивнее волна, вызывающая детонацию. Этому способствуют ранние углы опережения зажигания, которые заставляют гореть топливо еще при сжатии. Провоцирует детонацию и увеличение степени сжатия в двигателе, причем порой непроизвольное: отложения и нагар мало-помалу сокращают реальный объем камеры сгорания. Детонацию провоцирует и неправильная установка фаз газораспределения. Увеличивают ее вероятность повышенные температуры деталей двигателя – лето, пробки и т.п. Но самая банальная причина – плохой бензин.

новые числа – 82–85. А самые простые и дешевые – прямогонные бензины, но их октановые числа редко превышают 50–60 единиц.

Вот тут-то и возникают различные октаноповышающие присадки и добавки. Их можно условно разделить на три группы. Первая базируется на применении металлсодержащих присадок – достопамятного тетраэтилсвинца, давшего миру этилированные бензины, ныне практически повсюду запрещенные. Присадка была крайне дешевой и жутко эффективной – в общем, мечта нефтяника. Правда, из выпускной трубы двигателя вылетали мерзкие канцерогены… Сейчас на замену ей пришел куда менее опасный ферроцен.

Основная проблема таких присадок – образование налетов и отложений в камере сгорания, на свечах, а также в катализаторах и на рабочих поверхностях датчиков системы управления двигателем. Предельный уровень ферроцена нормирован – 0,017%, но кто за этим следит? Есть присадки на базе никеля, марганца, но проблемы те же…

Другая группа высокооктановых добавок работает по принципу «смесевого» повышения октанового числа: базовый бензин смешивают с чем-то очень-очень стабильным. Чаще всего применяют монометиланилин (ММНА), чье октановое число аж 280. Эти бензины дороже ферроценовых, но главное препятствие к их распространению – нормы Евро III и Евро IV, ограничивающие уровень «ароматики».

Третья, самая продвинутая группа – эфиры и спирты. С экологией в этом случае все в порядке, но и проблемы есть. Во-первых, сравнительно невысокое октановое число – около 120, так что требуется их довольно много – иногда даже больше 10%. Поскольку у эфиров значительно более низкая теплотворная способность, чем у базового бензина, падает «калорийность» топлива. Во-вторых, эфиры агрессивны по отношению к резинам, краске, некоторым пластикам. Именно агрессивность эфиров потребовала нормативного ограничения их концентрации – 15%.

ТАК МОЖНО ИЛИ КАК?

Что же все-таки будет, если вместо бензина А-92 залить 95-й? Сгорят ли клапаны? Да ничего не будет… Старые заблуждения насчет такой жуткой опасности почерпнуты из опыта использования этилированных высокооктановых бензинов в моторах, настроенных на 76-й. Разница в октановом числе – 12 единиц, полученная тетраэтилсвинцом, существенно гасила скорость сгорания и увеличивала температуру отработавших газов и выпускных клапанов. Сегодня же речь только о стоимости бензина. Реальная разница октановых чисел составляет всего 2–3 единицы, а потому уменьшения скорости сгорания, заметной двигателю, практически не будет. Более того, если повышение октанового числа достигнуто добавлением эфиров – а сейчас чаще всего так и бывает, – то скорость сгорания окажется даже выше. Отсюда – небольшая экономия топлива плюс некоторое снижение токсичности выхлопа. Получаемый при этом запас по детонации, наоборот, уменьшает вероятность прогаров поршней и клапанов.

А если раскошелиться вместо А-92 на А-98? В принципе, можно, но здесь уже большого смысла нет. А-98 специально сделан для форсированных бензиновых моторов. Скажем, провести тюнинг двигателя, «зажать» его по степени сжатия, поставить распредвалы с «широкими фазами», тогда – да, другого пути нет. А без этого – пустой перевод денег.

Обратный переход на низкооктановый бензин нужно расценивать как запасной вариант – об этом же говорят инструкции к большинству современных автомобилей. Что касается разговоров о том, что на 95-м чаще выходят из строя свечи, то они вызваны практикой общения с «ферроценовыми» бензинами – с «эфирными» ничего подобного не будет! К сожалению, у нас качество бензина часто определяется не октановым числом, а порядочностью производителя и продавца… □

ВОСЬМЕРКА НА СТАРТЕ

Игорь Моржаретто

В июльском номере ЗР мы уже объявили, что собираемся в беспрецедентный пробег Москва – Магадан на серийных вседорожниках российской сборки. Когда верстался этот номер, подготовка шла полным ходом. Теперь пора рассказать об автомобилях, участниках и маршруте экспедиции «Дороги России-2006».

АВТОМОБИЛИ

Самая представительная часть нашей сборной автомобильной команды – от концерна «Дженерал моторс». Мы выбрали «американцев» отнюдь не из-за пиетета по отношению к крупнейшему мировому производителю – просто «Джи-Эм» давно (и успешно) наладил сборку машин в России, причем в нескольких городах. Три вседорожника, которые войдут в «сборную ЗР», сошли с конвейера в Калининграде, на заводе «Автотор». «Шевроле-Тахо» и «Шевроле-Трейлблейзер» несут российский VIN уже больше двух лет. А вот «Хаммер-Н3» для нас – пока новинка; сборка его на «Автоторе» началась только нынешней весной. Однако он уже успел стать культовым во многих странах мира благодаря своей внешности, которая никого не оставит равнодушным, а также способностям настоящего «проходимца»; надеемся, его оценят и в России.

Замыкает четверку «американцев» чистокровный российский автомобиль, хотя и украшенный крестом «Шевроле» – это «Нива», собранная на СП «Джи-Эм – АВТОВАЗ» в Тольятти. За неполных три года работы здесь реализовали 153 633 машины (в том числе 12 471 – на экспорт); для «нашемарок» это рекорд! Мы надеялись, что для пробега получим давно обещанную модификацию FAM1 – с импортным 1,8-литровым двигателем, кондиционером, ABS, подушками и иными приметами «красивой жизни», но – увы! Оказывается, небольшая партия была собрана лишь для того, чтобы дилеры могли ознакомиться с машиной и оценить перспективы спроса. Видимо, перспективы оказались туманными, так что в пробег отправится рядовая «Шевроле-Нива».

«Богато» представлена в экспедиции и компания «Северсталь-Авто». На Колыму поедет «русский кореец» «Саньён-Рекстон», а компанию ему составит самый продвинутый из традиционно российских вседорожников, который вообще-то положено именовать на иностранный лад: UAZ Patriot.

Флагманский «Шевроле-Тахо» – естественно, самый крупный в экспедиции: длина 5052, высота 1885 мм. Он же самый мощный: двигатель V8 объемом 5,3 л развивает 298 л.с. Привод – задний или полный. Машина собрана заводом «Автотор» в Калининграде.





«Шевроле-Нива» россиянам куда роднее больших «американцев». В пробег отправится серийная машина в комплектации GLS с 80-сильным двигателем ВАЗ-2121 объемом 1,7 л. Привод – постоянный полный.



«Шевроле-Трейлблейзер» с берегов Балтики немногим уступает флагману: его длина 4893 мм, мощность V-образной 4,2-литровой «шестерки» – 273 л.с. Полноприводная трансмиссия «Аутотрак» аналогична примененной на «Тахо».

Новинка сезона – «Хаммер-Н3». Его размеры и аппетит скромнее, чем у предшественника с индексом Н2: мотор объемом 3,5 л и мощностью 220 л.с. потребляет 12–15 л топлива на 100 км. Кстати, все американские модели – с бензиновыми двигателями.





«Санъён-Рекстон», освоенный предприятием ЗМА в Набережных Челнах, – ударная сила компании «Северсталь-Авто». Спросом пользуется богатая комплектация с лицензионным мотором «Мерседес-Бенц» (V6, 3,2 л, 220 л.с.) и коробкой-«автоматом».

«УАЗ-Патриот», также представленный «Северсталь-Авто», призван объединить российские требования к проходимости с высоким комфортом. Бензиновый двигатель ЗМЗ-409.10 объемом 2,3 л развивает 128 л.с.; привод передних колес – отключаемый.





«КИА-Спортидж» первого поколения был тепло принят в России. Ныне выпускается только заводом «Автотор». С «настоящими» вседорожниками машину роднит рамная конструкция и отключаемый привод передних колес. Двухлитровый бензиновый мотор выдает 128 л.с.



«Чери-Тигго» внешне напоминает «Тойоту-RAV4», конструкцией двигателя – «Мицубиси», построен в Китае, а собирают его… в Калининграде. Бензиновая «четверка» 2,4 л развивает 129 л.с., привод всех колес – постоянный.

Еще два полноприводных автомобиля хотя и носят разные марки, тоже собраны на одном и том же предприятии – калининградском «Автоторе». Один известен в России уже давно – это «КИА-Спортидж». В самом начале своей «российской биографии» он участвовал в экспедиции ЗР «Евразия-2000». Неприхотливый и надежный вседорожник до сих пор пользуется спросом, поэтому выпуск его в Калининграде будет продолжаться еще год. А вот «Чери-Тигго» на берегах Балтики начали собирать только в июне нынешнего года. Этот полноприводник, созданный в Китае, впервые поедет так далеко по российским дорогам и бездорожью. Впрочем, для всех российских машин 10 000 километров по разным регионам страны, а самое главное – недостроенная еще трасса «Колыма» – станут серьезнейшим испытанием. Но ведь именно для того, чтобы оценить их надежность, мы и собираемся в многодневный пробег – от Москвы к берегам Ногайской бухты!

ЭКИПАЖИ

Как всегда, в экспедицию «Дороги России-2006» отправится команда испытателей «За рулем». За плечами у них – десятки тысяч километров российских (и не только) дорог, сложнейшие пробеги, которые проводил в последние годы журнал: «Евразия-2000» (Оренбург – Усинск), «Евразийский путь-2003» (Москва – Владивосток) и другие. После окончания экспедиции составят честный и непредвзятый отчет об автомобилях, о том, насколько они готовы для работы в российских условиях.

В команду войдут и наши надежные партнеры по проведению этой уникальной экспедиции. Это в первую очередь сотрудники Росавтодора Минтранса РФ; без участия дорожников пробег мог и не состояться. Специалисты заранее проработали сложнейший маршрут (речь идет в первую очередь о недостроенном участке трассы «Колыма»), продумали несколько альтернативных вариантов, завезли топливо в те места, где еще не построены автозаправки – да мало ли забот. А теперь – в путь!

МАРШРУТ

Уже известно, что старт экспедиции состоится в 10 утра 1 августа на Красной площади столицы у «нулевого километра». Даст старт министр транспорта России Игорь Левитин. Далее примерный план продвижения колонны выглядит так: Самара (3 августа), Уфа (4.08), Челябинск (5.08), Тюмень (6.08), Омск (7.08), Новосибирск (9.08), Красноярск (11.08), Иркутск (13.08), Чита (16.08), Якутск (19.08). Во всех этих городах пройдут пресс-конференции и встречи с читателями, где члены экспедиции поделятся впечатлениями о пройденном пути, о том, как вели себя автомобили. Финиш (по плану) в Магадане 22 августа. Хотя, конечно, реальная дорога может внести коррективы, ведь по иным участкам никогда не проезжало колесо автомобиля! И все же нет никакого сомнения, что в конце августа экспедиция ЗР «Дороги России-2006» финиширует на берегу Охотского моря, первой замкнув трассу Москва – Магадан. □



ПОБЕДА ПО ОЧКАМ

Александр Верзин, к.м.н., врач-офтальмохирург

Ничто так не отличает человека от животных, как очки.

Гарри У.Смит

Говорят, чтобы носить очки, мало быть умным – нужно еще плохо видеть… Доподлинно известно, что немалая часть водителей действительно видит плохо – какая уж там безаварийность! К тому же сами очкарики подливают масла в огонь – что, мол, произойдет, если сработавшая подушка безопасности стукнет меня по очкам? В общем, тема для разговора назрела…

ПОДУШКОЙ ПО ОЧКАМ

Насчет подушки скажем сразу: бьет она действительно довольно сильно – и не только очкариков. Да, при этом очки могут разбиться или сломаться, а их осколки… в общем, возможны неприятности. В любом случае, внимайте советам специалистов – пристегивайтесь! От подушки все равно достанется, но не так сильно…

А какие очки нужны очкарику? Если прислушиваться к моде, то сегодня она требует, чтобы, например, оправа не закрывала брови… А вот у безопасности требования совсем другие: очки должны обеспечить водителю максимально возможное поле зрения! Узенькая оправа – типичный пример не самой умной моды, в угоду которой мы забываем об изначальном предназначении очков. Пока смотришь перед собой, все нормально, но стоит покоситься вправо-влево, а также вверх-вниз, как глаз становится «невооруженным» – за рулем оказывается слепой… Особенно неприятно это ночью, когда беглый взгляд через плечо не замечает ни соседней машины, ни пешехода при маневре. Бывалые очкарики прекрасно это знают и активнее крутят головой, но при прочих равных условиях миниатюрные очки все равно окажутся в проигрыше. И их обладатели – тоже…

«ХАМЕЛЕОНЧИКИ»

А вот это – штука полезная. На ярком солнце – темнеют, в помещении – светлеют. К таким очкам пожелание только одно: оптика должна быть качественной либо, извините, никакой… Иными словами, фотохромные свойства «хамелеончиков» должны как можно быстрее подстраиваться под изменение внешних условий – иначе при въезде в неосвещенный тоннель придется некоторое время двигаться «на ощупь».

Что касается обыкновенных противосолнечных оч-

ГИМНАСТИКА ДЛЯ ГЛАЗ

Упражнения можно выполнять, сидя в автомобиле (но только на стоянке!!!)

1. Глаза закрыты. Круговыми движениями обеих рук массировать глазные яблоки – 10 сек.

2. Взгляд прямо перед собой, затем вправо, влево, вверх, вниз – 10 сек.

3. С усилием зажмурить и открыть глаза – 10 сек.

4. Поворачивать глаза в стороны два-три раза, затем закрывать на 10 сек.


Оправа слева считается сегодня более модной, но опытный водитель выберет ту, что справа: она не так сужает поле зрения.

ВНИМАНИЕ!

ДЛИТЕЛЬНОЕ управление автомобилем – более 7 часов – чревато не только общей усталостью и сонливостью: ЗАМЕДЛЯЕТСЯ зрительное восприятие изменяющейся обстановки. Человек непроизвольно начинает чаще моргать, закрывать веки. При этом глаза ощущают облегчение: ведь при такой нагрузке они подсыхают, а моргание восстанавливает слезную пленку! Сначала глаза закрываются всего лишь на секунду, но в итоге это время возрастает до 15–20 секунд… О результатах говорит статистика: известно, что после 7 часов управления автомобилем риск аварийности увеличивается в два раза, а при управлении свыше 12 часов – в девять раз.

ков с затемненными стеклами – как для нормальных глаз, так и для «близоруко-дальнозорких», то к ним отношение неоднозначное. Плюс – в защите от ослепления при ярком солнечном свете, минус – в неизбежном искажении цветов. Кроме того, если при въезде в тот же неосвещенный тоннель обыкновенный водитель может просто снять очки, очкарику придется судорожно менять затемненные очки на «обыкновенные»…

Впрочем, что касается искажения цветов, то явное лидерство в этой подгруппе занимают так называемые

ВОДИТЕЛЬСКИЕ ОЧКИ

С этими очками запутаться немудрено, особенно когда их называют «федоровскими». В прошлом году ЗР уже писал (ЗР, 2005, № 8), что сами сотрудники МНТК «Микрохирургия глаза» ничего подобного не разрабатывали. Однако отдельные фирмы продолжают утверждать, что выпускаемая ими продукция – истинно «федоровская». Что ж, официально заявляем еще раз – ЛЮБЫЕ очки, называемые водительскими, не имеют к МНТК никакого отношения. Изделия такого рода могут быть полезны горнолыжникам или, скажем, стрелкам по тарелочкам, поскольку отсекают синюю часть спектра и делают изображение отдельных предметов более контрастным. Но водитель должен видеть не только летящую на фоне неба тарелочку, а абсолютно все, причем в неискаженном виде! То же относится к оправам со сменными наборами стекол – «от дождя», «от тумана» и т.п. Возможно, в единичных случаях они могут дать положительный эффект, но рекомендовать их как панацею решительно нельзя.

КОНТАКТНЫЕ ЛИНЗЫ

В отличие от очков, линзы хороши тем, что вообще не ограничивают поле зрения – при этом они удобны и физиологичны. Современные линзы даже проницаемы для кислорода – глаз нормально «дышит»! Есть и минусы – линзы требуют тщательного ухода, особенно в дороге! Правда, сегодня предлагают модели, которые можно не снимать на ночь, но многие офтальмологи относятся к этому скептически – глаз должен отдыхать. А в пути возможно всякое – от банальной потери одной из линз до неожиданного воспаления глаза: бывает и такое. Вывод простой – обладатель контактных линз обязан возить с собой… запасные очки. На всякий случай.

ОБНАРУЖЕНИЕ НИТЧАТОЙ ДЕСТРУКЦИИ СТЕКЛОВИДНОГО ТЕЛА В РАЗЛИЧНЫХ ВОЗРАСТНЫХ ГРУППАХ

Возраст в годах	Степень заболевания, %			
	начальная	выраженная	сильно выраженная	всего
45–55	47	11,8	5,9	64,7
56–70	39,4	26,3	15,9	81,6
Старше 70	13,3	26,6	46,7	86,6

ПСИХОЛОГИЧЕСКИЙ ТРИЛЛЕР

Психология – штука забавная. Недаром говорят, что близорукий встречает меньше знакомых, зато чаще раскланивается… Но есть и еще один факт – психологически любой человек ощущает себя моложе, чем он есть на самом деле!

Казалось бы – ну и прекрасно. Беда, однако, если с возрастом человек искренне продолжает считать, что его зрение не ухудшилось, хотя на самом деле видит, грубо говоря, только восемь придорожных столбов из десяти… Многие аварии, участниками которых становятся водители с многолетним стажем, объясняются именно этим: человек не понимает, как он налетел на то, чего НЕ БЫЛО! А оно – БЫЛО, просто бедняга его не увидел… Потому что НЕ МОГ увидеть: доказательство – в таблице.

На медицинских терминах зацикливаться не стоит – цифры же говорят о том, что у многих водителей с возрастом перед глазами периодически начинают «плавать» какие-то нити, паутинки, звездочки… Эффект – как от грязного стекла, особенно ночью, да при встречном свете фар. Другая возрастная неприятность: оказывается, абсолютно здоровый глаз пожилого человека зачастую не в состоянии рассмотреть нижнюю строчку таблицы – что в очках, что без!

Перечень «страшилок» дополняют, конечно же, глаукома и катаракта. Проявляются они по-разному – к примеру, классный баскетболист вдруг начинает стабильно бросать мяч мимо корзины! Это – глаукома одного глаза. А когда фары встречного автомобиля вдруг делают вас абсолютно слепым – увы, готовьтесь лечить катаракту. Обращаю особое внимание водителей на тот неприятный факт, что катаракта быстро молодеет – стрессы, компьютеры и прочие излучения пакостят нам с вами все увереннее. Возраст, при котором может встречаться такое заболевание, сегодня снизился до 45–50 лет.

БЕЗ ПАНИКИ!

Понятно, что «нашего человека» ничем не запугаешь – мы и не пытаемся. Тем более что офтальмологи научились лечить если не все, то почти все. Но не забывайте главное: снижение остроты и уменьшение поля зрения наступают незаметно, а потому со временем вы начинаете видеть гораздо хуже, чем вам кажется! А при таком раскладе до офтальмолога можно и не доехать… Поэтому не ленитесь периодически проверять свое зрение – в первую очередь это напоминание тем, у кого разные глаукомы-катаракты были в роду. Подобного рода заболевания любят передаваться по наследству.

И последнее. Чем больше вам лет, тем медленнее следует ездить – ничего обидного в этом нет. Просто на смену прыткости должна прийти эдакая степенность – не так ли? □

В. ЖАРИНОВ,
Москва

Заливая в двигатель масло, можно столкнуться с такой неожиданностью: свежее (особенно синтетическое некоторых марок) – очень прозрачное, к тому же бесцветное. Это затрудняет проверку уровня. Разглядеть масло поможет обычный мел. Нанесенный на щуп, он от масла темнеет.

ЛУЧШИЙ СОВЕТ НОМЕРА



Высшую оценку в этом номере журнала мы присудили советам опытного автомобилиста Андрея СЛЕПЕНКО из Минеральных Вод Ставропольского края. Один его совет, можно сказать, универсальный, другой наверняка заинтересует многих владельцев «Жигулей».

Автору лучшего совета редакция вручает премию 5000 рублей, а компания АПИКО-АВТО дарит внутрисалонное панорамное зеркало заднего вида Broadway 270 мм.



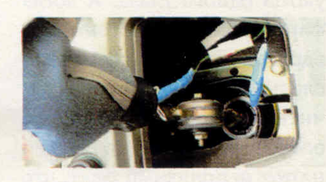
Доливать трансмиссионное масло в коробку передач и задний мост ряда автомобилей, включая «Жигули», дело довольно хлопотное. В автосервисе применяют специальные приспособления. Между тем самое подходящее для этого найдется практически у каждого – бутылочка из-под жидкого туалетного мыла с нажимным насосом-дозатором. В отмытую и высушенную наливаю масло и аккуратно перекачиваю в коробку.

Перед **заменой нижнего сайлент-блока** «Жигулей» руководства по ремонту предлагают предварительно отсоединять наружный шарнир рулевой тяги, чтобы она не мешала выполнению операции. Дело существенно упрощается, если при ремонте левой стороны руль вывернуть вправо – и наоборот. В этом случае изгиб рулевой тяги располагается напротив сайлент-блока, что позволяет воспользоваться съемником, не снимая рулевых наконечников.

От отдела эксплуатации. Некоторые прогрессивные приемы ремонта, освоенные и профессионалами автосервиса, и автолюбителями, до сих пор в официальных изданиях заводов не находят отражения. Очень жаль.

Н. ЗВЯГИН,
Кириши Ленинградской обл.

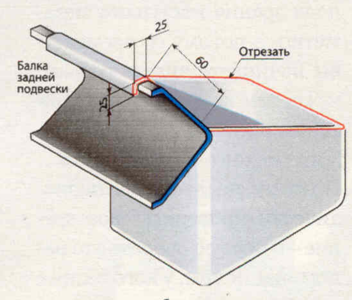
С **«Калиной»** не соскучишься! Однажды **«пропала» задняя передача**.



Спрашиваете – куда? Могу ответить. Скорее всего, проводку автомобиля проектировали скупердяи – провода короткие, во многих местах сильно натянуты. На машине один провод блокировки задней передачи оборвался прямо возле разъема, другой натянут как струна. Пришлось разрезать провода и, нарастив, соединить обычными разъемами (см. фото).

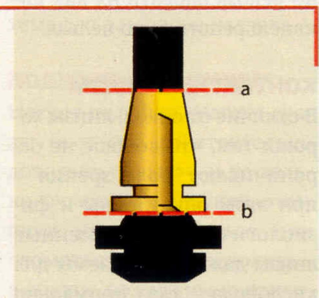
В. ПЛАХОТЯ,
п. Орловский Ростовской обл.

Меняя топливный фильтр на ВАЗ-2110, обычно проливают на пол бензин. Предлагаю простенькое приспособление, которое избавит от этой неприятности. Отрезав от ненужной канистры из-под «Тосола» все лишнее (см. рис.), получаем отличный поддон. Заднюю его стенку (оставив необходимый запас) прогреваем феном и сгибаем по профилю сечения балки задней подвески. Перед сменой фильтра я цепляю поддон за балку – слитый бензин собирается в нем.



Д. ГЛАДКИЙ,
Саратов

Чтобы снять **декоративную пластиковую крышку полуторалитрового двигателя ВАЗ-2112**, надо повозиться с четырьмя гайками. Дело можно упростить, если воспользоваться резиновыми опорами воздушного фильтра после небольшой доработки (см. рис.). Разрезаю их по плоскостям a и b, сверлом 5 мм просверливаю отверстия глубиной 20 мм под шпильки и делаю заходные фаски. Остается рассверлить отверстия в крышке до диаметра 11,5 мм и заправить в них полученные резиновые втулки. Съем и установка крышки теперь занимают секунды, как на двигателе 1,6 л.



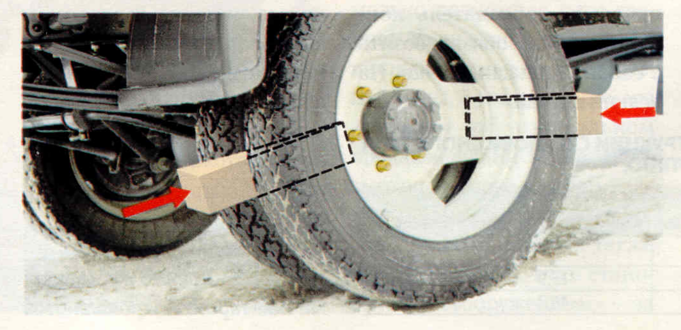
П. ОСИПОВ,
Улан-Удэ

Задняя полка на ВАЗ-2104 неудобная (сравните хотя бы с ВАЗ-2111). Разрезал ее на две части вдоль (см. рис.) и соединил половины двумя петлями. Теперь, когда требуется, полку можно складывать.



В. КРУТИЦКИЙ,
С.-Петербург

Владельцы **«газелей»** знают, как сложно порой разъединить **сдвоенные задние колеса**, «прикипевшие» в результате коррозии. Я это делаю при помощи деревянных клиньев, которые забиваю с двух сторон (см. рис.). Они не портят ни резину, ни диски колес. Внутреннее колесо после этого снять несложно обычными приемами.



И. СОКОЛОВ,
Нижний Новгород

В моей **«девятке» провисла обивка потолка** в задней части салона. Давно зная об этой проблеме – в частности, по публикациям журнала «За рулем» – я подготовился заранее. В поисках оптимального решения пришел к тому, что клеем «Момент» в слабых местах с изнанки обивки закрепил хорошие магниты. Держится отлично!

От отдела эксплуатации. Выбор магнитов широк. Вполне подходят для этой цели, например, кольцеобразные от динамиков старой аудиоаппаратуры.

ПРИНЦИП НЕРАЗРЫВНОСТИ

За ответ на 41-ю задачу премию 6000 руб. получит Ольга СИКОРСКАЯ из Кирова Калужской области.

На вопрос, на чем работает двигатель, отвечают легко: на бензине, газе, солярке. Но это верно лишь отчасти. Для того чтобы сжечь килограмм бензина, надо еще подключить к процессу 15 килограммов воздуха или около 11,5 м^3! Скорость потока в воздуховоде порой ураганная. Не меньше она и в выпускной системе: какая масса воздуха и топлива вошла в двигатель, такая же его покинет в форме отработавших газов – этот поток неразрывен. Вот отчего конструкции труб и глушителей, резонаторов и нейтрализаторов уделяется повышенное внимание. Не просто это – увязать конфликтующие требования: минимум шума и минимум сопротивления. О том, как трудно это сделать, вспоминаешь всякий раз, когда рядом «прохватит» очередной хулиган с «прямоточным глушителем»!

Большинство читателей сразу поняли: задача 41 – именно о системе выпуска (не зря была упомянута печная труба!). И очень многие на это «купились», поспешив прислать очевидный, на первый взгляд, ответ. Напомним важную деталь из условия задачи: когда мотор потерял мощность, водитель съехал на обочину – и тут машина вдруг ожила! Впоследствии это повторялось: то едет, то не едет – но только на хорошем покрытии. На плохом тянет хорошо. Все написавшие про «оплавленный катализатор», забившийся нагаром глушитель, засоренный воздушный или топливный фильтр, должны прикинуть, как их решения «стыкуются» с условиями. Неважно стыкуются! В таких случаях мотор ни с того ни с сего сам по себе не оживет!

Любопытно, как некоторые пытались объяснить нормальное поведение машины на проселке. Мол, при медленной езде нехватка мощности незаметна. Увы, вялость мотора при выезде из каждой ямы вполне ощутима. А в поисках причины водитель наверняка все проверит и «погазует» от души даже на проселке. Кстати, интересные ответы, касающиеся тонкостей работы системы впрыска, тоже споткнулись на неровности проселка: почему здесь хорошо работают датчики и другие узлы, «скисавшие» на гладком шоссе?

Получили мы и ряд просто забавных ответов. Некоторые почему-то зациклились на слабых местах вазовской «десятки» и упорно решали задачу применительно к ней. По одной из версий виновата в происходящем… щель между кузовом и капотом – она-де влияет на поступление воздуха в двигатель. Интересно, где щель была раньше, куда пропадала, когда мотор оживал? Впрочем, в задаче насчет «десятки» нет ни слова.

Что же происходило с машиной? Детали системы выпуска тоже ломаются. Внутренний набор глушителя работает в тяжелых условиях. Это и крайне агрессивная среда, и вибрации, и меняющаяся в широком диапазоне температура при прогреве и остывании. Появляются трещины, осложненные коррозией. Нередко какой-нибудь кусок металла отрывается и начинает брящать внутри, а водитель этого и не замечает. Но не в нашем случае, когда такой «обломок» прижало газами к выходному отверстию и он стал мешать их выходу. Именно поэтому машина теряла ход. На неровной дороге «обломок», встряхнувшись, вновь открывал путь газам, до следующей «оказии»… Подобное возможно во многих моделях глушителей, благо на рынке есть какие угодно. И кто только их не производит – частенько непонятно даже из чего… В одних, по вашим сообщениям, рассыпаются какие-то перегородки, в других отваливаются и всевозможные заглушки. В ответе, удостоенном приза, правильно отмечено, что такие случаи довольно редки – но не в этом ли их «прелесть»! Как-никак, а они в конце концов расширяют наш кругозор по части возможных поломок и их последствий. Кстати, в этот раз немало верных ответов пришло от женщин. Может, они изучили условия задачи более серьезно?

Поздравляем Ольгу Сикорскую с заслуженной наградой.



Рисунок Сергея Савилова

ЗАДАЧА СОРОК ЧЕТВЕРТАЯ

ХИМИК ПОНЕВОЛЕ

Водитель Г., бухгалтер по профессии, верил в арифметику, пока эту веру не пошатнуло одно событие. Торопясь приготовить электролит, он не стал искать куда-то пропавший ареометр, а решил, что ему по плечу самому вычислить плотность раствора. Выходило просто: если к двум литрам воды (плотность 1 г/см^3) долить литр концентрированной серной кислоты (плотность 1,84 г/см^3), то получится три литра электролита плотностью 1,28 г/см^3. Так и сделал… Но результат опытов сильно разочаровал. Пришлось-таки искать ареометр. Почему?!

Ответ с пометкой «Конкурс» отправьте до 20 сентября 2006 года по адресу: 107045, Москва, Селиверстов пер., 10 или по e-mail: konop@zr.ru. Тел. (495) 207-79-84. Укажите полностью паспортные данные, контактный телефон, номера ИНН и страхового свидетельства Государственного пенсионного страхования.

По сети бродил МИХАИЛ ГЗОВСКИЙ

КАЗНИТЬ НЕЛЬЗЯ ПОМИЛОВАТЬ

www.ladakalina.ru

Вот именно тот случай, когда от одного печатного знака смысл меняется радикально. Стоит лишь потерять дефис, как вместо чопорного официального сайта (www.lada-kalina.ru) попадаешь в клуб фанатов новейшей вазовской модели. В отличие от сухого официоза, жизнь здесь бьет ключом. Люди охотно делятся опытом, встречаются и общаются не только виртуально, но и вживую. Особо жаркие дебаты разгораются вокруг тем «брать или не брать» и в разделе «Тесты». Остается лишь порадоваться за тех, кто искренне доволен покупкой «Калины». Ведь по большому счету на форуме главное – не объективная оценка машины, а то, насколько она нравится хозяину.



ГИБРИДНОЕ БУДУЩЕЕ

www.futurecars.blogspot.com

Если в ближайшее время не произойдет каких-либо глобальных открытий, то наиболее вероятный сценарий эволюции автомобиля – гибридный. По крайней мере, об этом говорят тенденции последних лет, которые тщательно отслеживают создатели названной выше англоязычной страницы. Их архивы пока молоды и ведут начало с 2004 года. Зато здесь всегда самые свежие новости – исключительно по гибридной теме.



СЕКРЕТОВ НЕТ

www.carfax.com

Покупка машины – дело волнующее. Особенно когда автомобиль – подержанный. Если вы покупаете американскую машину, ситуация чуть проще. В США существует несколько способов легальной проверки биографии авто, начиная с количества прежних владельцев и заканчивая всеми сколько-нибудь значимыми авариями. Онлайн-система Carfax позволяет получить полный отчет по интересующему вас образцу – если, конечно, вы знаете VIN-код. Но будьте готовы заплатить за доступ к базе данных от 20 (за единичную проверку) до 25 долларов (за месячный абонемент). Сделать это нетрудно посредством пластиковой карты. Как показывает практика, затраты часто оправдываются с лихвой.



КАК БЕЗ РУК

www.avto.onego.ru/html/fed.shtml

Для кого-то машина не роскошь, не средство передвижения, а насущная необходимость. Люди с ограниченными физическими возможностями могут воспользоваться плодами проекта «Организация на территории РФ транспортного обеспечения инвалидов». В его рамках устанавливают ручное управление различных типов на некоторые марки автомобилей, в первую очередь отечественных. Здесь можно найти всевозможные варианты таких систем, а также адреса фирм-установщиков по всей России. Таковых пока насчитывается около трех десятков; желающие приглашаются к сотрудничеству.



МЫ МИРНЫЕ ЛЮДИ...

www.rkkaww2.armchairgeneral.com/index.htm

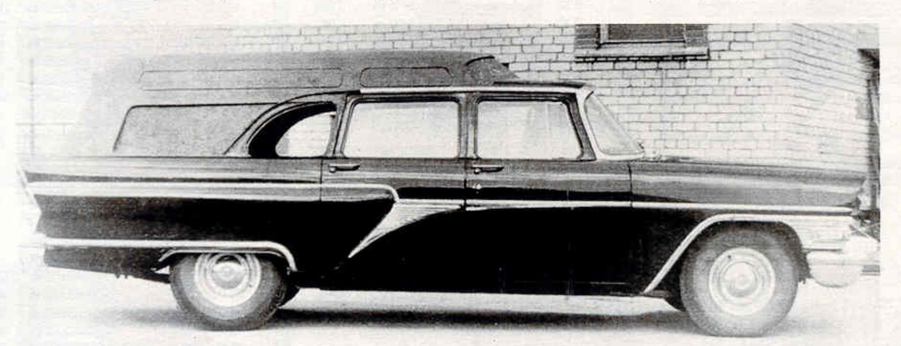
Кажущаяся сумятица в начале адреса сайта на самом деле – аббревиатура, раскрывающая карты: Рабоче-Крестьянская Красная армия во Второй мировой войне. Эта шикарная страница, автор которой скромно умалчивает о своей персоне, потрясает объемом ценной информации (почему-то на английском языке). Танки, бронемашины, артиллерия, фотографии хорошего качества… Есть даже хронология событий, перечень ключевых сражений и списки участвовавших в них соединений. Лучше систематизированного военно-технического сайта не видел никогда и нигде. Да что там, такое исследование вполне достойно и бумажной версии. Снимаю перед автором шляпу!



КРЕСТА НА НИХ НЕ БЫЛО

Сергей Канунников

Если бы тогда на ночных улицах Ханоя оказался сторонний наблюдатель, он увидел, как под охраной бронетранспортеров ехал фургон, сделанный из... советской «Чайки» ГАЗ-13. Выйдя за город, кортеж двинулся в оцепленный автоматчиками район в горах, к искусственной пещере. Через несколько дней


Первый прототип ГАЗ-13С с пластилиновой еще надстройкой крыши.

ночной спектакль повторили, только в другой пещере. Все действия – как в боевых условиях. Лишь ценного груза – тела вождя вьетнамского социализма Хошимина – в «Чайке» не было.

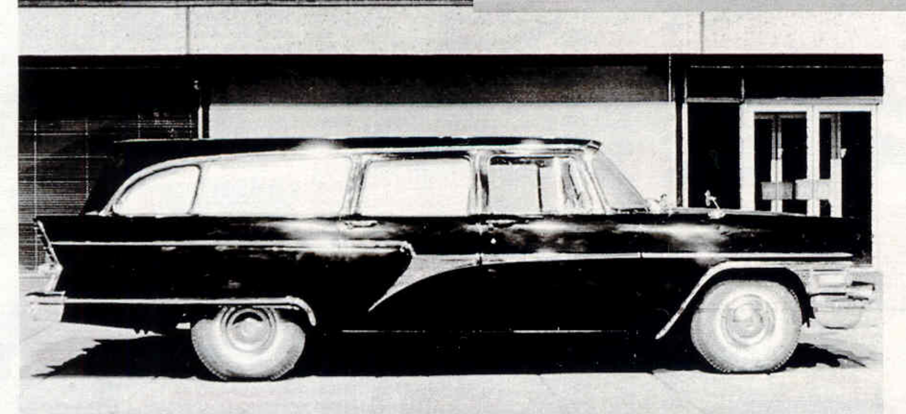
Учения прошли успешно. Советские специалисты – москвичи и рижане – с облегчением вздохнули: особо важная секретная работа принята, можно собираться домой.

История необычных «чаек» началась в середине 1970-х (точной даты даже участники событий не припомнят), когда в Ригу на РАФ пришло письмо с красной полосой. Такие исходили с самого верха – из ЦК или правительства и содержали чаще всего необычные заказы – срочные и сложные. На сей раз предстояло построить из двух стандартных «чаек» санитарные машины по заказу 4-го Главного управления Минздрава, обслуживавшего высоких партийных и государственных чиновников. В истории СССР наступило время, когда вождям не менее, а скорее более, чем парадные кабриолеты, требовались медицинские универсалы. Кстати, два подобных автомобиля построили в 1974-м в Москве на базе ЗИЛ-114. Почему за переделку «чаек» не взялся ГАЗ? Возможно, горьковчане сумели открутиться от муторного заказа, а может быть, наверху учли опыт изготовления на РАФе санитарных микроавтобусов. И то, что здесь работали модельщики очень высокого класса.

«Чайки»-седаны из Горького разбирали и резали, одновременно готовя эскизы универсала. В работе участвовал известный инженер Эйсерт – руководитель группы, создавшей авангардный для своего времени РАФ-2203 (ЗР, 2005, № 4). Отвечал за заказ начальник бюро спецавтомобилей Юрис Пенцис. Поначалу лепили из пластилина высокую крышу, но позже от столь серьезной переделки кузова отказались. Запасное колесо убрали в нишу за левой задней дверью. Над ней в салоне поставили столик, рядом с носилками отвели два места для персонала, установили шкафчики. Остальную начинку автомобили получали уже в Москве.

Все, что в СССР обычно «доставали» и «пробивали», для такого заказа, разумеется, появлялось как по волшебству:


На базе ГАЗ-13С для Вьетнама сделали два фургона.


Санитарные «чайки» ГАЗ-13С штучно собирали до 1982 года.

Две «чайки» перед отправкой на климатические испытания. Крайний слева – начальник бюро спецавтомобилей РАФ Юрис Пенцис, рядом водители-испытатели Юрис Сникирес и Арнольд Ошс.

Универсал на базе «Чайки» ГАЗ-14, созданный в 1983-м на РАФе.



стекла, хромированный пруток для занавесок из дорогой белой материи, детали для крышки багажника. Разумеется, никакой санитарной символики – красных крестов, надписей – на машинах не было.

Поскольку конструкция автомобилей принципиально не менялась, их испытаний не предусматривали, но, полагая, что такой заказ может быть не последним, подготовили рабочие чертежи ГАЗ-13С. И точно: подобные бумаги с красной полосой стали приходить ежегодно. До 1982-го делали примерно по пять универсалов в год, отличавшихся лишь деталями, а в восемьдесят втором два универсала из сделанных ранее вернули в Ригу с еще более необычным заданием: построить экипажи для вывоза тела Хошимина из мавзолея в случае войны с Китаем, чьи отношения с Вьетнамом тогда обострились. У автомобилей должно было быть лишь два боковых окна в передних дверях, но главное – их предстояло оснастить кондиционерами. В Ханое под мавзолеем работал целый завод, обеспечивающий внутри памятного места температуру плюс 16 градусов. В «Чайке» она должна оставаться такой же. И это – в тропическом климате!

Пытались пристроить в ГАЗ-13 отечественный кондиционер. Мало того, что для установки 300-килограммового монстра пришлось строить особую тележку, работало это «чудо» из рук вон плохо. Забыв, что «у советских собственная гордость», отдали предпочтение японской «Тошибе». Климатические испытания прошли в Горьком: тщательно отслеживали все температуры, вплоть до масла в коробке передач. Но на этом эпопея не кончилась.

Рано утром два фургона ГАЗ-13 в сопровождении ГАИ через Красную площадь, где движение запрещено, выехали



Санитарный ГАЗ-14 (по газовской классификации ГАЗ-РАФ-3920) изнутри. Автомобиль уже перекрашен в белый цвет.

Один из сохранившихся ГАЗ-13С нынче в Москве, в коллекции «Моторы Октября» и даже участвует в ретроралли.

в Шереметьево. Там – в самолет и далее с посадками в Минеральных Водах, Исламабаде, Бомбее – в Ханой. Юрису Пенцису предстояло сдать машины заказчику и руководить постройкой специального гаража для них. В одном из высоких кабинетов рижанина напутствовали: из Ханоя ты или с почетом вернешься в Ригу или… в Сибирь. Чиновничьи шутки в СССР отличало своеобразие.

В столице Вьетнама груз встречала группа товарищей в форме и штатском и бронетранспортер сопровождения. Из самолета машины выгоняли задом. Длинный хвост «Чайки» коснулся бетона… и встречающие тотчас же приподняли огромный фургон руками и придерживали, пока рижане медленно скатывали его по трапу. Три месяца ушло на строительство гаража. А когда машины загнали туда и поставили на яму, обнаружилось, что из картера главной передачи одной из «чаек» подкапывает масло – эвакуация из самолета не прошла даром. Проблему решили «на правительственном уровне» – срочно выписали инженера с запчастями из Горького и всего за несколько дней отремонтировали машину. Потом были те ночные учения – поездки в секретные горные пещеры, но с москвичами, которые их строили, рижанам общаться не позволили. Патологическая секретность распространялась даже на дорогих гостей из Союза.

Юрис Пенцис вернулся в Ригу, а не в Сибирь. А через год, в 1983-м, вновь получил бумагу с красной полосой. На сей раз из Горького на переоборудование пришли две «чайки» ГАЗ-14. Требования вновь необычные: в машинах должны быть кондиционеры и носилки – длиной 2,3 м (вместо стандартных 2,1). «Чайки» предстояло отправить на Кубу, лидера которой, как известно, отличает богатырский рост. Чтобы при этом уместить в машине кондиционер и прочее оборудование, пришлось поднять у «Чайки» крышу. Макет сделали из фанеры, по нему гнули и варили стальные листы.

Поставив отечественный кондиционер, машины отогнали в Тольятти – в климатическую камеру, но как-то не подумали, что «Чайка» побольше «жигулей». Чтобы пристроить ГАЗ-14 в камере, ее частично пришлось разобрать. После испытаний универсалы перекрасили в белый цвет, а заодно… отказались от отечественного кондиционера. Теперь терпение лопнуло, когда он в очередной раз выплюнул фреон в салон автомобиля. Пришлось, к неудовольствию высокого руководства, опять довериться японской технике. Заказчики торопили: оборудование им передали вместе с машинами – от услуг советских специалистов по его монтажу, к радости последних, кубинцы отказались…

В рижском офисе Юриса Пенциса (нынче он занимается разработкой медицинского оборудования) рядом с лицензиями и дипломами висит награда за создание необычных «чаек» – вьетнамская медаль «Дружба народов». Она – напоминание о далекой уже истории. Столь необычной, что молодым, не заставшим эпоху развитого социализма, наверное, покажется анекдотом или придуманной легендой. □

Редакция благодарит Юриса Пенциса за помощь в подготовке материала.



На старте Залман Шалтупер и Михаил Маркин на «Додже-Мэйфэйр».

ЧЕРТОВЩИНЕ ВОПРЕКИ

Сергей Канунников. Фото: Константин Якубов

«Через 400 метров развилка, нам – налево! Аккуратно, там поворот крутой». Предупреждение штурмана, конечно, не оставишь без внимания, но летящий впереди «Порше-356» отрывается! В пробке мы потеряли примерно одинаково – минут по десять; теперь надо нагонять, но за «Порше» нам с «Волгой» не удержаться...

Ретроралли «13 дорог» собрало рекордное число участников – пятьдесят. Маршрут тоже длиннее обычного, около 170 км. Но дело не только в числах. Постепенно ралли олдтаймеров превращается из развлекательной прогулки в истинное состязание. Большинство экипажей с гоночным азартом борются за призы. Кстати, здесь немало водителей и штурманов с серьезной раллийной подготовкой, да и поголовье мощных спортивных ретромашин растет.

Нынешнее столь представительное соревнование (на предыдущих стартовали около 20 экипажей) обозначило проблемы роста, хотя без влияния «чертовой дюжины», наверно, тоже не обошлось. Ралли «13 дорог» построили вокруг несчастливого числа: 13 этапов, 13 номинаций призеров, специальный приз – экипажу, пришедшему 13-м и т.п. Так вот: результаты пересчитывали дважды, почти до полуночи, были судейские накладки и на трассе.

Возможно, участников уже пора делить на классы. На «Порше» или «Ягуаре» куда проще наверстывать упущенные в пробках минуты, чем на 407-м «Москвиче»! Да и на слаломе у спортивных, пусть и почтенного возраста машин перед массовыми отечественными и огромными лимузинами – заметное преимущество. Не мудрствуя, можно развести автомобили на спортивные («ягуары», «мерседесы» и прочие «порши»), представительские («бентли», «кадиллаки», наши «чайки» и ЗИЛы) и прочие, включая советские массовые. Призы за победу в классах (при сохранении, разумеется, абсолютного зачета) увеличат интерес участников – это все-таки соревнование, пусть и с приставкой ретро. А значит азарта и страстей не избежать.

Конечно, дело не только в результатах и призах. Поездка на старом автомобиле по городским и подмосковным дорогам, общение с единомышленниками само по себе праздник. И он состоялся! Уверен, до осеннего старта организаторы олдтаймер-ралли во главе с Ильей Сорокиным справятся с проблемами роста. Здесь, как и в спорте, вообще принято бороться до конца. Даже если участники немолоды, их возможности неравны, а в дело вмешивается чертовщина... □



На городском участке ралли очень популярный у российских коллекционеров «Мерседес-Бенц 190 SL».



За рулем «Роллс-Ройса Фантом V» участник марафонов Лондон–Мехико и Лондон–Сидней, чемпион СССР по ралли Юрий Лесовский.



Победители «Ралли 13 дорог» Сергей Несвит и Игорь Захаров на «Москвиче-408» 1973 года.



На «Волге» ГАЗ-22 1969 года из коллекции «Моторы Октября», прекрасно отреставрированной «Олдтаймер-Сервисом», экипаж «За рулем» завоевал звание «Лучший журналистский».

Результаты ралли «13 дорог»:

1. Сергей Несвит, Игорь Захаров («Москвич-408», 1973 г.в.);

2. Залман Шалтупер, Михаил Маркин («Додж-Мэйфэйр», 1959 г.в.);

3. Евгений Ярославский, Михаил Кондратьев («Кадиллак-Эльдорадо», 1959 г.в.).

МАШИНЫ ВРЕМЕНИ

Представляет ведущий рубрики Анатолий Сухов

МУЖСКАЯ РАБОТА



С любого ракурса, снаружи и изнутри этот автомобиль выглядит неотесанным покорителем «направлений», готовым тащить на себе или за собой любой груз. Нет смысла оценивать его по меркам вертких «паркетников» или полноприводных «пульмановских вагонов». Его задача – работать, к тому же и на скверном топливе, в мороз, в жару, по ступицы в воде, в грязи, в снегу – как придется. В России такие автомобили нужны, и «Мицубиси-L200» неспроста пробился в тройку лидеров по итогам продаж прошлого года среди пикапов, уступив лишь «новым китайцам».

Все машины – с надежным турбодизелем 2,5 л (100 л.с.) и 5-ступенчатой МКП. Все необходимые для «грязной работы» опции (стальная защита моторного отсека и раздатки, самоблокирующийся задний дифференциал, обогрев фильтра тонкой очистки топлива, две аккумуляторные батареи увеличенной емкости, задний отопитель и т.п.) входят в базовое оснащение. Пикап с двойной кабиной в комплектации Invite обойдется в $22 190. На $2500 дороже Invite+ с хромированной отделкой фальшрадиаторной решетки и зеркал, центральным замком и минимальными атрибутами комфорта – кондиционером и подогревом передних сидений. Топовый Intense снабжен такими «излишествами», как подсветка замка зажигания, четыре динамика, «пауза» дворников, площадка для левой ноги водителя, но главное, за что стоит заплатить еще $3300, – подушка безопасности водителя, электронные системы ABS+EBD и принудительная блокировка заднего дифференциала. Новый L200 уже представлен в Европе, но в России пока будет продаваться старая модель. Наверняка, многие не захотят расставаться с ней.

ПО ФРАНЦУЗСКОЙ МОДЕ

Экстравагантный «Ситроен-С4» трудно не заметить, а заметив, остаться равнодушным. Наверное, поэтому растет его популярность на фоне не менее удобных, но лишенных эмоций автомобилей. Французские дизайнеры умудрились объединить в одной модели два разных стиля: пятидверный вариант подкупает законченностью форм, плавностью линий и вместе с тем стремительностью, трехдверка же смотрится по меньшей мере вызывающе.



Под стать внешности и начинка, особенно если речь идет о трехдверном варианте с двухлитровым мотором и механической коробкой передач. Кстати, возможно лишь такое, впрочем, вполне логичное сочетание этих трех составляющих; пятидверки же с двигателем 2,0 л комплектуются только «автоматом», к тому же у них велюровый, а не кожаный салон. Динамике «горячего» С4 могут позавидовать иные более именитые марки: 8,3 с до сотни, 227 км/ч – «максималка». Впрочем, не будем забывать о многочисленных спортивных заслугах «Ситроена» – как в кольце, так и на ралли. Не сильно отстает от лидера и пятидверный «автомат»: 10,1 с и 206 км/ч соответственно. Более простые версии с мотором 1,6 л также не разочаруют покупателя ни ездовыми качествами, ни оснащением.

Цены на С4 начинаются от 15 000 евро, причем с двигателем 1,6 л в наличии почти любые комплектации. Трехдверный хэтчбек 2,0 л стоит чуть более 20 000 евро, и его придется ждать, но недолго – около месяца. Сегодня С4 – это львиная доля продаж всего «Ситроена», и, судя по ее динамике и росту популярности модели, возможности в этом отношении далеко не исчерпаны.

КАК «ПОРШЕ» ПРОВОДИТ ЛЕТО



В середине сезона площадь рядом с Большой спортивной ареной в Лужниках исчертили покрышками. В рамках программы Porsche World Road Show российское представительство «Порше» устроило журналистские тест-драйвы на спорткарах и вседорожниках. Вначале участникам продемонстрировали вездеходные возможности модели «Кайена», а потом под надзором инструкторов из Лейпцига предложили на «каррерах» и «кайманах» проехать размеченную конусами дистанцию и выполнить экстренное торможение со скорости 85 км/ч с объездом препятствия. Для всех желающих работало гоночное такси, а завершила программу на российском рынке презентация нового «Порше-911 Турбо».

ДЛЯ СЕБЯ И ДЛЯ ДЕЛА

Официальный дилер «Форда» – компания «Рольф» представила обновленный вариант «Форда-Транзит». Машину отличают свежий дизайн, измененный интерьер, модернизированные дизельные и бензиновый двигатели. Особенность «транзитов» – выбор привода в зависимости от типовой эксплуатации: передний – для легких грузов, задний – для более тяжелых и работы с прицепом. Добавим еще тщательно проработанную эргономику водительского места с учетом специфики развозной машины – не только для бизнеса, но и для личных нужд. ABS теперь устанавливают в базовом варианте. Цены – от 23 400 долларов.



ПРЕДЛАГАЮТ ГИБРИДНЫЙ «ЛЕКСУС»



Компания «Тойота» объявила о начале российских продаж нового седана «Лексус-GS 450h» с бензоэлектрической силовой установкой. Это уже вторая подобная модель известной марки на нашем рынке. Она оснащена бензиновым шестицилиндровым двигателем 3,5 л (296 л.с.) в сочетании с компактным электромотором (200 л.с.). На 100 километров GS 450h расходует в среднем 7,9 литра топлива, разгоняясь до 100 км/ч за 5,9 с (подробнее см. ЗР, 2006, № 7). Цена гибридного седана – от $78 500.

НЕМЕЦКОЕ С НИЖЕГОРОДСКИМ



Компания «Авилон», официальный дилер «Мерседес-Бенц», заключила контракт на поставку 1000 микроавтобусов «Спринтер» для ГУП «Мострансавто» (пассажирского перевозчика Московской области). Выбор был обусловлен приспособленностью автобусов «Мерседес-Бенц» к подмосковным условиям, надежностью, комфортом и экономичностью. Примечательно, что «Авилон» для своего проекта закупает цельнометаллические фургоны, а в микроавтобусы их превращают в Нижнем Новгороде, на заводе компании «СамотлорНН» под авторским надзором производителя.

В ЛИНЕЙКЕ МИНИ-ВЭНОВ



Компания «Форд» начала на российском рынке продажу мини-вэна S-Max, который заполнит нишу между компактным C-Max и более крупным «Гэлакси». Новая модель представлена в трех базовых комплектациях – Core, Trend, Titanium с вариациями четырех двигателей: 2,0 и 2,5 турбо (бензин) л, 1,8 и 2,0 (дизель) л. Автомобиль комплектуют двумя или тремя рядами сидений. Цена S-Max – от $24 630 до 30 040. До конца года компания рассчитывает продать в России 600 новых мини-вэнов.

«БРИО» НАШЕЛ СВОЕ ЛИЦО



Российская актриса Жанна Эппле стала «лицом» китайского «крохи» – «Хафей-Брио», которая появилась на нашем рынке весной этого года. Российский дистрибьютор марки – компания «Ирито» вручил актрисе в качестве подарка ключи от ее нового автомобиля. «Брио», работы дизайнерского бюро «Пининфарина», отличает яркая внешность. Автомобиль комплектуют двигателями 1,0 и 1,1 л; цена – от $7990.



ПЛАТИШЬ ЗА ВРЕМЕННОЕ ПОЛЬЗОВАНИЕ

Андрей Морозов

Из всех иностранных слов, вошедших в наш обиход с новыми рыночными отношениями, лизинг, пожалуй, наиболее загадочное. На самом деле это – обычный финансовый инструмент, такой же, как, скажем, уже привычный для всех кредит.

Вместе с тем, у автомобильного лизинга есть преимущества, благодаря которым приобретать автомобили в последние годы становится своего рода нормой для определенных категорий покупателей. И официальные дилеры крупнейших автопроизводителей, естественно, такую услугу для своих клиентов активно продвигают.

КРЕДИТ И ЛИЗИНГ

На первый взгляд покупка автомобиля в кредит или в лизинг схожи – и в том и другом случаях оплата не единовременна, а растянута на месяцы и годы. При лизинге высвобождается оборотный капитал компании, который можно направить на другие инвестиционные проекты. Привлекательность лизинга и отличие его от кредита в том, что эти платежи относят на затраты компании и сокращают ее налогооблагаемую базу. При этом в них могут быть включены затраты на обслуживание, установку дополнительного оборудования, например, охранной, навигационной или аудиосистем. Кроме того, в лизинге используется повышенный коэффициент амортизации автомобиля (до трех), что позволяет экономить на налогах на имущество.

Еще одно преимущество: у покупателя не требуют дополнительный залог. Гарантией того, что клиент не нарушит сделку, служит собственно автомобиль. Кроме того, машина находится на балансе лизинговой компании и не влияет на балансовые показатели тех, кто этой машиной реально пользуется. Для них предоставляется комплекс дополнительных услуг, которые также включают в стоимость платежей. У многих крупных и надежных клиентов лизинговых фирм процент удорожания (лизинговый процент) примерно равен процентным ставкам по кредиту. А все остальные «плюсы» – сверх того.

Оговоримся – обычный клиент, то есть лицо физическое, вряд ли станет приобретать машину в лизинг. Это, в первую очередь, услуга для тех, кому нужен пусть и небольшой, но свой автопарк.

– Конечно, корпоративный клиент может приобрести в лизинг и один автомобиль, – рассказывает руководитель рекламной службы компании «Ника-Моторс» Вера Самойлова, – это не принципиально. Но все равно ему придется воспользоваться услугами какой-то из лизинговых компаний. Мы, как официальный дилер, работаем с ними, и они заключают непосредственно договоры с клиентами. Наша задача – лишь предоставить автомобиль по контракту.

Компания «Дженсер» (официальный дилер «Кадиллак», «Шевроле», «Форд», «Ниссан», «Опель», СААБ, «Хаммер») также сотрудничает с крупными лизинговыми компаниями. Интерес дилера тут понятен – все финансовые риски он по существу перекладывает на компанию-партнера. А вот чем хорош лизинг для клиента?

Финансовый директор «Дженсера» Игорь Пономарев считает, что покупателей привлекают на-

логовые льготы: машина находится в собственности лизинговой компании, которая выплачивает часть налогов. К тому же не каждая фирма может быстро получить кредит на покупку машин, а если это и не является препятствием, то далеко не все хотят «портить» свой баланс кредитами. Особенно существенно это для малых предприятий. Что касается средних и крупных, то выбор в пользу лизинга зачастую определяется размером автопарка: чем больше берешь автомобилей в лизинг, тем выше экономия по налогам. И, конечно, нельзя забывать о том, что корпоративным клиентам обычно предоставляют специальные цены на приобретение лизинговых автомобилей.

Итак, должно быть понятно, в чем главное отличие лизинга от кредита. Хотя и то, и другое предусматривает рассрочку платежа – в первом случае автомобиль до окончания выплат остается собственностью компании, во втором – формально уже принадлежит клиенту.

КАК ВЗЯТЬ АВТОМОБИЛЬ В ЛИЗИНГ?

В последние годы предельно упрощаются правила работы с клиентами: достаточно заявки и минимального пакета документов. Решение принимается быстро: от одного часа при покупке одного автомобиля до трех дней при заказе на сумму более 100 тысяч долларов. После подтверждения готовности финансировать сделку «лизингополучателю» (так он именуется в документах) остается только подписать договоры, перечислить сумму аванса на счет лизинговой компании и забрать выбранный автомобиль (автомобили) у дилера.

КАК ВЫБРАТЬ КОМПАНИЮ И ВИД ЛИЗИНГА

– При выборе лизинговой компании, – считает генеральный директор «Столичной лизинговой компании» Алексей Пегов, – следует ориентироваться не только на стоимость предоставляемых услуг, но и на другое. Например, стоит выяснить, как быстро будут рассматривать вашу сделку, возможен ли индивидуальный подход к клиенту. Нередко бывает, что наиболее выгодные по цене условия оборачиваются дополнительными комиссиями, значительными сроками рассмотрения и оформления. Далеко не все компании готовы работать с предприятиями малого и среднего бизнеса, тем более индивидуальными предпринимателями, гарантируя им тот же спектр услуг, что и крупным корпоративным клиентам.

Обычно компании, предоставляющие автомобиль в лизинг, предлагают услугу, называемую «финансовый лизинг с выкупом машины по окончании договора». Срок лизинга в таком случае может длиться до трех лет, аванс – от 10 до 20%, но при этом обычно не допускается досрочное прекращение договора по желанию одной из сторон. Это один вид лизинга.

Другой вид – оперативный. По сути – это аренда с возможностью возврата автомобиля. В таком случае договор будет заключен сроком до двух лет, а аванс может и вовсе не потребоваться. При этом все, что связано с поставкой и эксплуатацией автомобиля, берет на себя лизинговая компания. После окончания действия договора предоставляется возможность выкупить в собственность автомобиль по остаточной цене, определенной заранее. Хоть сто рублей!

Плюсы оперативного лизинга: возможность замены автомобиля на новый после окончания срока действия договора и продление срока новым договором. Кроме того, вам не нужно обзаводиться собственным автохозяйством и нанимать в штат сотрудников. Ну и что самое привлекательное – ваш парк автомобилей постоянно обновляется.

Впрочем, каждый определяет сам, какой тип договора выбрать. Тем более что лизинг, несмотря на странноватое для русского уха название, оказался очень полезной вещью… □

В ЭТОЙ РУБРИКЕ ДИЛЕРЫ РАССКАЗЫВАЮТ О СЕКРЕТАХ УСПЕХА, ПЕРСПЕКТИВНЫХ ПРОГРАММАХ. ВЫБОР ДОСТОЙНЫХ КАНДИДАТОВ БУДЕТ ЗАВИСЕТЬ И ОТ ЧИТАТЕЛЕЙ: МЫ СОБИРАЕМ ИХ ОТЗЫВЫ НА САЙТЕ www.zr.ru

РОССИЯ – ЭТО СЕМЬЯ



Валерий Пацеевский, генеральный директор «ПРЕВОКС»

Современный семейный автомобиль – это не только вместительное средство передвижения. Это еще комфорт, безопасность и удовольствие – второй дом на время долгих поездок.

Ныне один из самых интересных автомобилей такого рода – «Форд S-Max»: высокий, просторный, удобный как для ежедневных поездок по городу, так и для длительных путешествий. Его можно получить по индивидуальному заказу, выбрав одну из трех комплектаций и добавив по вкусу опции – от ящика для хранения вещей под сиденьем водителя за $50 до стеклянной крыши за $750. Кроме бензиновых моторов – недорогого 2,0 л и «горячего» 2,5 л с турбонаддувом, россияне смогут выбрать один из двух турбодизелей с непосредственным впрыском топлива – уникальное предложение на рынке.

Желающим приобрести автомобиль мы предлагаем немало кредитных программ: от рассрочки (50% первый взнос) и кредита с нулевым взносом на 3 года (10% – страховка, 9,9% – кредит) до экспресс-кредита, предоставляемого в течение двух часов по предъявлении паспорта или водительских прав (без справки о доходах). Кроме того, в зачет стоимости мы примем старый автомобиль клиента: отечественный – не старше 2000 года и иномарку – без ограничений.

Каждый покупатель получает дисконтную карту, предоставляющую скидку 10% на сервис и аксессуары и 15% на оригинальные запчасти. А при покупке второй машины – 1–3% стоимости или дооборудование на эту сумму (исключая «дефицитные» модели). Кроме того, при длительном (свыше трех дней) гарантийном ремонте предлагаем воспользоваться бесплатным подменным автомобилем («Форд-Фьюжн»). При других видах ремонта его можно арендовать всего за 500 рублей в сутки.

«Превокс Моторс» – официальный дилер Ford Motor Company с 1998 года.



СВОЙ ДОМ НА КОЛЕСАХ



Олег Пименов, генеральный директор MUSA MOTORS

Musa Motors объединяет несколько ведущих автомобильных брендов, поэтому возможности выбора у наших клиентов велики. Более того, мы готовы предложить лучший выбор моделей в пределах одной марки. Например, у нас самая большая квота в России на автомобили «Рено» – результат стабильных успешных продаж. Так, родоначальник класса минивэнов «Рено-Эспас» пользуется устойчивым спросом у корпоративных клиентов, которые нередко превращают его в комфортабельный офис на колесах. «Сценик» покупают в основном для семьи, в том числе и «Гранд Сценик» в семиместном варианте. В августе в наших салонах появится вариант Limited Edition со сдвижной панорамной крышей. Спрос на «Рено» с пробегом пока превышает предложение, тем более что на автомобиль дается гарантия дилерского техцентра.

Пользуется вниманием и «Крайслер-Вояджер», претендующий на роль универсального автомобиля: комфортабельного, быстрого, вместительного. Нередко покупатели заказывают версию Grand, в которой можно получить ровный пол, сложив второй и третий ряд сидений. Есть и пятиместный вариант. Наконец, «Вояджер» продается в России и с турбодизелем 2,8 л, развивающим момент 400 Н·м.

Помимо традиционных услуг по кредитованию, Musa Motors предлагает обмен кредитного автомобиля (с непогашенным кредитом) на новый, и покупателю не нужно соразмерять срок кредита с веяниями автомобильной моды – в выборе он может чувствовать себя свободно. Также в зачет стоимости принимаем любой автомобиль в возрасте до пяти лет. Каждый покупатель получает золотую дисконтную карту компании, предоставляющую скидку в 10% на сервис (кроме комплексного ТО), запчасти и приобретение другого автомобиля. Действуют в наших техцентрах и скидки Welcome для впервые обратившихся, и «сервис выходного дня». Кроме того, за каждый ремонт клиент получает дополнительный бонус – скидку при следующем обращении в ТЦ.



Международная Автомобильная Ассоциация Musa Motors основана в 1992 году. В ее составе: мультибрендовая компания Musa Motors – официальный дилер Volvo, Land Rover, Jaguar, Chrysler, Jeep, Dodge, Renault; компания TC Motors – эксклюзивный импортер Chrysler&Jeep в Латвии; компания «БорисХоф» – официальный дилер BMW и Mini; компания Rolls-Royce Motor Cars Moscow – эксклюзивный дилер Rolls-Royce на российском рынке.

БУДУЩЕЕ УЖЕ НАСТУПИЛО



Павел Васильков, заместитель генерального директора «РЕДЕГИ»

Футуристический дизайн и стремительный силуэт выделяют «Грандис» на фоне общего потока: модель опередила свое время. Мини-вэн предлагают как в шестиместном варианте с двумя отдельными креслами второго ряда, так и в семиместном, где сиденье второго ряда складывается в отношении 60:40, а его части продольно перемещаются независимо друг от друга. Сиденья третьего ряда складываются в специальные ниши, образуя большой багажный отсек с ровным полом.

Особое внимание при проектировании «Мицубиси-Грандис» уделили пассивной безопасности. Помимо жесткого кузова, водителя и переднего пассажира защищают фронтальные и боковые подушки безопасности, надувные занавески, преднатяжители передних ремней с ограничителями усилия на грудную клетку, специально спроектированные каркасы сидений, подголовники, предохраняющие от повреждения шею при обратном движении, и травмобезопасный педальный узел. Автомобиль оснащен современными средствами активной безопасности: MASC (динамической системой стабилизации курсовой устойчивости), MATC (противобуксовочной системой) и ABS новейшего поколения с EBC (электронной системой распределения тормозного усилия).

Все представленные в двух наших салонах автомобили можно приобрести в кредит как с нулевым первым взносом, так и с рассрочкой платежа на пять лет. Мы также готовы принять автомобиль клиента в качестве первого взноса. Все наши покупатели получают клубную карту, дающую право на дополнительные услуги и бонусы.

Компания «Редеги» основана в 1999 году. Сегодня – официальный дилер Mitsubishi, Suzuki, KIA, Daewoo. Располагает восьмью автосалонами и двумя авторизованными сервисными центрами.



ПРИСМОТРИТЕСЬ К КАБЛУЧКАМ



Михаил Васильев, управляющий директор «CITROËN-ОТРАДНОЕ» компании «ЭЛЬВА-МОТОРС»

Еще несколько лет назад «Ситроен» в России считали выбором эксцентричных людей, и мало кто мог предположить, что рынок так быстро распробует авто с двойными шевронами. Сегодня эти машины пользуются спросом во всех ценовых категориях, в том числе и в самой «горячей» – от 10 до 20 тыс. долларов.

Тем, кто ищет бюджетный вариант семейного автомобиля, советуем обратить внимание на «Берлинго». Сегодня 99% покупателей этой модели заказывают «каблучок» именно в пассажирском исполнении. Хороший обзор, высокие потолки, возможность трансформации салона делают его универсальным помощником: и в супермаркет, и на рынок, и в отпуск к морю. Комплектация 1.4X обойдется всего в 12 120 евро, и ее 75 л.с. вполне достаточно для повседневных нужд. Впрочем, есть возможность выбрать двигатель помощнее – 1,6 л, 110 л.с., который устроит и любителей динамичной езды, и тех, кто регулярно грузит автомобиль под завязку. Можно заказать вариант Multispace с велюровой отделкой салона, крашенными в цвет кузова бамперами, электропакетом, а также сдвижную левую и подъемную заднюю двери, многофункциональную крышу и многое другое. Известен россиянам и более комфортабельный «Пикассо». И здесь цена базовой модели 1.6SX достаточно демократична – 14 900 евро.

При покупке автомобиля у нас действуют различные кредитные программы (минимальный первоначальный взнос 15%), в том числе рассрочка платежа. Принимаем в зачет и стоимость старого автомобиля; его оценка (по предварительной договоренности) занимает не более часа. В принципе, мы готовы подобрать оптимальный вариант для каждого клиента.

Пожалуй, главный наш козырь – огромный новый техцентр, оснащенный современным оборудованием. Здесь нет очередей ни на ТО, ни на кузовной ремонт, а мелкие работы производим вообще без предварительной записи. Есть и ночная приемка – например, в случае ДТП. Все наши клиенты получают дисконтную карту на обслуживание с накопительной системой скидок до 50% и участвуют в розыгрыше призов. Более того, в обмен на нее мы принимаем дисконтные карты и других автотехцентров! Действуют у нас и специальные цены на сезонные работы. Так, заправка и диагностика кондиционера обойдется всего в 1000 рублей.

«Citroën-Отрадное» – самый крупный ТЦ Citroën в Москве – открыт в 2005 году компанией «Эльва-моторс», имеющей более чем десятилетний опыт работы в качестве официального дилера Nissan.



БЕДНЫЕ РОДСТВЕННИКИ

Максим Сачков

Хотите «Матиз» за семь тыс. долларов? Или «Гольф», который стоит дешевле 18 тысяч? Правда, перед сладкими ценниками стоит предлог «от». Речь идет о самых дешевых или, как их еще называют, базовых версиях.

ПЛЯШЕМ ОТ ПЕЧКИ

Двигатель с невыдающимися характеристиками, скромные интерьер и экстерьер без украшений, минимальный набор средств, повышающих безопасность и комфорт, – «портрет» бюджетной версии. Например, в ценовой нише до 10 тыс. долларов в самых простых комплектациях обычно нет ни электропакета, ни литых дисков, да и усилитель руля встречается далеко не у каждого. Мало-мальски привередливые выбирают варианты подороже, и обычно получается, что шли покупать машину за 9 тыс. долларов, а не уложились даже в десять.

У более престижных моделей базовые комплектации немного богаче. Тут могут предложить не только «легкий» руль, но и подушки безопасности, электрические стеклоподъемники и даже



DAEWOO MATIZ

ЗР, 2006, № 1

0,8–1,0 л, 51–63 л.с.

$7000–9600

«Матиз» за 7 тыс. долларов – самая доступная иномарка на нашем рынке, если не брать в расчет китайский «Флайер», объемы продаж которого пока незначительны. В скромной комплектации этот маленький «узбек» дешевле даже некоторых отечественных моделей. Размером он, конечно, уступает «ладам» и «волгам», но весьма близок им по скудному набору оборудования. На простейшем «Матизе» в версии STD установлены 0,8-литровый двигатель и механическая пятиступенчатая коробка. Из прелестей жизни – лишь «музыка» с парой колонок и антенной на крыше. Не только усилителя руля и электростеклоподъемников, нет даже дворника на заднем стекле, да и багажник не открывается из салона как на других «матизах». Для этой версии из опций предлагают всего-то… кондиционер ($7600).

CHEVROLET SPARK

ЗР, 2006, № 1

0,8–1,0 л, 52–66 л.с.

$8590–12 170

«Нью-Матиз», естественно, дороже ныне здравствующего предка. Правда, и минимальная комплектация «Директ» (Direct) богаче узбекской. В первую очередь, в угоду современным требованиям «Спарк» стал безопаснее – даже в самой аскетичной версии водителя защитят подушка и ремни с преднатяжителями, а шеи задних пассажиров оберегают три подголовника. Кстати, ни одного из спасательных средств нет у «Матиза» даже в дорогих комплектациях. В остальном набор у «Спарка» столь же скромен, зато посолиднее список опций. За дополнительную плату скромный «Директ» пополнят кондиционер, усилитель руля, электростеклоподъемники и центральный замок. Еще предлагают четыре комплектации, одна богаче другой.

HYUNDAI GETZ

ЗР, 2006, № 3

1,1–1,5 л, 66–105 л.с.

$10 590–16 290

После обновления «Гетц» в минимальной комплектации GL… подешевел! Это не просто редкий случай в наше время, а тонкий маркетинговый ход. Теперь самого доступного «корейца» продают не с 1,3-литровым мотором, а с двигателем объемом 1,1 л. На роль семейного автомобиля «Гетц» вряд ли сгодится не только из-за скромных размеров – проход на заднее сиденье затрудняет трехдверный кузов, а 66-сильный мотор лениво везет груженый автомобиль. Покупатели часто предпочитают иные исполнения – с более мощным двигателем или богатым оснащением. Ведь минимальная комплектация подразумевает только гидроусилитель руля, водительскую подушку и ремни с преднатяжителями.



SKODA FABIA

ЗР, 2004, № 2

1,2–2,0 л, 55–116 л.с., дизель 1,4–1,9 л, 69–131 л.с.

$11 880–24 530

Сколько нужно накопить, чтобы стать обладателем новой «Шкоды»? Меньше 12 тысяч, и вы за рулем «Фабии» в комплектации «Джуниор» (Junior). Она абсолютно «пустая», если не считать подушки безопасности водителя и аудиоподготовки. Нет даже усилителя руля и, кстати, колонка не регулируется ни по высоте, ни по углу наклона. Спинка заднего сиденья в отличие от других версий не складывается по частям. Кроме того, под капотом самой дешевой «Фабии» 1,2-литровый бензиновый мотор мощностью 55 сил, причем даже не накрытый декоративным кожухом.



KIA SPECTRA

ЗР, 2006, № 8

1,6 л, 101 л.с.

$11 500–14 700

В последнее время покупатели распробовали корейские машины, собранные в Ижевске. Еще бы – за 11,5 тыс. долларов автомобиль среднего класса с просторным салоном, большим багажником и 100-сильным двигателем! Правда, оснащение по-европейски бедное – только иммобилайзер, регулируемая рулевая колонка и аудиоподготовка. Дотянуться до следующей комплектации «Стандарт» совсем не трудно – разница с начальной «Нормой» чуть больше 700 долларов, а добавка небесполезная – электростеклоподъемники и центральный замок, пара фронтальных подушек, гидроусилитель руля. Кстати, отметим и привлекательную стоимость нормочаса для «Спектры» – не дороже, чем на другие отечественные модели.





HYUNDAI ACCENT ЗР, 2006, № 2

1,5 л, 102 л.с.

$12 000–14 500

Этот корейский автомобиль, собираемый в Таганроге, безудержно дорожает. Виноват, в том числе, и курс доллара – цены на российскую иномарку рублевые. Если в начале года базовая комплектация стоила дешевле 11 тыс. долларов, то сейчас – уже от двенадцати. «Акцент» здесь даже немного опередил «КИА-Спектра». При равной мощности мотора салон и багажник у него скромнее, зато базовая комплектация MT1 побогаче – гидроусилитель, магнитола с четырьмя колонками, кондиционер. При этом всего на 200 долларов дороже оказывается уже следующая версия конкурирующей «Спектры» – оборудование у этих автомобилей отличается, но по его количеству и ценам они сегодня очень близки.



MITSUBISHI COLT ЗР, 2004, № 12

1,3–1,5 л, 95–109 л.с.

$15 590–18 650

Этот автомобиль уже из следующей ценовой группы – для тех, у кого в кармане 15 тыс. долларов и больше. Вероятно, если бы в России стали продавать бюджетные «кольты» с 1,1-литровыми моторами, цены были ниже и комплектации беднее. А тут «японец» даже в базовом варианте «Инвайт» (Invite) снабжен достойным набором – фронтальные подушки безопасности, ABS, электроусилитель руля, иммобилайзер и центральный замок с дистанционным управлением. Хватает и «помощников», создающих комфортные условия: кондиционер, подогрев сидений, электростеклоподъемники и зеркала с обогревом, CD-магнитола и шесть динамиков. Двигатель объемом 1,3 л, но по-японски шустрый – 95 «лошадок» везут тонну «железа» бодро.



RENAULT MODUS ЗР, 2006, № 2

1,2–1,4 л, 75–100 л.с.

$16 699–20 879

Французский одноклассник «японца» (и близкий по концепции) стоит дороже, хотя под капотом моторчик объемом всего-то 1,2 л, да и силенок у него значительно меньше. Присмотримся к базовой комплектации «Аутентик» (Authentique). Две фронтальные подушки, ABS, а вот на безопасности задних пассажиров сэкономили – подголовники в этой версии не предлагают даже как опцию. Такое можно простить недорогим автомобилям, но когда речь идет о машине далеко за 15 тыс. долларов – как-то странно. Кроме того, нет ни электрических стеклоподъемников, ни кондиционера, ни даже простенькой магнитолы.

FORD FOCUS

ЗР, 2006, № 5

1,4–2,0 л, 80–145 л.с., дизель 1,8 л, 115 л.с.

$11 720–16 360

Всеволожская модель сегодня – один из лидеров в номинации «цена-качество». Пожалуй, он один из первых и по длине очередей: в столице, например, дилеры записывают на «Фокус» в самой скромной комплектации «Амбиент» (Ambiente) на... начало 2007-го. Терпеливые получат трехдверный хэтчбек со скромным мотором 1,4 л, но с неплохим для машины, стоящей меньше 12 тыс. долларов, набором дополнительного оборудования. Подушка безопасности, два электростеклоподъемника, центральный замок, водительское сиденье регулируется по высоте, рулевая колонка предполагает два положения.



MAZDA 3

ЗР, 2006, № 4

1,6–2,0 л, 105–150 л.с.

$16 900–23 600

Начинкой «трешка» не отличается от «Фокуса» – машины построены на одной платформе. При этом цены значительно выше «фордовских». «Мазда» отчасти оправдывает свою дороговизну более продолжительной гарантией, броской внешностью и чуть меньшими очередями. Кроме того, список модификаций «трешки» начинается с мотора 1,6 л, богаче набор оборудования и систем, установленных в базовой комплектации (Base), – фронтальные и боковые подушки, «шторки» для защиты головы и ABS. А вот список заводских опций намного скромнее, чем у «Форда», – цвет «металлик» ($400) и кондиционер ($1000). Кстати, в модельном ряду «Мазды-3» седаны дешевле пятидверных хэтчбеков.



VOLKSWAGEN GOLF

ЗР, 2004, № 10

1,6–2,0 л, 102–150 л.с., дизель 1,9–2,0 л, 105–140 л.с.

$17 944–27 320

«Гольф» (вместе с универсалом «Гольфплюс») подешевел – с прежних цен российским покупателям скинули 8%. Теперь самый простой «Фольксваген» так называемого гольф-класса стоит меньше 18 тыс. долларов. Кузов, естественно, трехдверный; в списке стандартного оборудования – электростеклоподъемники, электрозеркала с обогревом, центральный замок с дистанционным управлением, ABS и шесть подушек. На этом блага, которые предлагает покупателю «Гольфа», заканчиваются. Литые диски, спортивные сиденья, круиз-контроль, полуавтоматический кондиционер «Климатик», биксеноновые фары и многое другое в названную сумму не вошли.



кондиционер. Именитые фирмы часто стараются сэкономить на дополнительном оборудовании и тем самым снизить цену, чтобы завлечь клиентов. Не столь престижные, наоборот, частенько балуют покупателей бюджетных версий пусть не шикарным, но неплохим набором полезных устройств и систем. Иногда по одной цене продают машины разных классов – минимально оснащенный большой седан и богато оборудованный маленький хэтчбек.

ИЩЕМ ДОСТУПНОЕ

Дешевую версию, скорее всего, придется заказывать и ждать порой дольше многих остальных. Впрочем, не факт, что, когда автомобиль попадет к дилеру, цена его не будет выше. Пару сотен долларов могут накинуть за металлический цвет или какую-нибудь случайную опцию.

Дешевые комплектации часто «дорожают» прямо в автосалонах. Еще до продажи на эти машины устанавливают сигнализацию, «музыку», литые диски – стоимость деталей и работ, естественно, прибавляют к рекомендуемой производителем сумме.

Наверняка кто-то остановится именно на самой скромной комплектации, а для остальных она станет отправной точкой при выборе более дорогой. Возьмем машины из разных классов и ценовых групп и посмотрим, что за «минимумы» предлагают производители.

ЦЕНЫ АВТОМОБИЛЕЙ И ОБСЛУЖИВАНИЯ

Модель	Тип кузова	Двигатель	Цена	Гарантия	Периодичность ТО	Цена нормочаса
Daewoo Matiz	хэтчбек	0,8 л МКП STD	$7 000	1 год/ 20 тыс. км	10 тыс. км	около $25
Chevrolet Spark	хэтчбек	0,8 л МКП Direct	$8 590	2 года без огранич. пробега	15 тыс. км	около $35
Hyundai Getz	хэтчбек	1,1 л МКП GL	$10 590	3 года/ 100 тыс. км	15 тыс. км	около $40
Skoda Fabia	хэтчбек	1,2 л МКП Junior	$11 880	2 года без огранич. пробега	15 тыс. км	около $30
KIA Spectra	седан	1,6 л МКП «Норма»	$11 500	2 года / 100 тыс. км	15 тыс. км	около $30
Hyundai Accent	седан	1,5 л МКП GL MT1	$12 000	3 года/ 100 тыс. км	10 тыс. км	около $30
Mitsubishi Colt	универсал	1,3 л МКП Invite	$15 590	3 года/ 100 тыс. км	15 тыс. км	около $55
Renault Modus	универсал	1,2 л МКП Authentique	$16 669	2 года без огранич. пробега	15 тыс. км	около $30
Ford Focus	хэтчбек	1,4 л МКП Ambiente	$11 720	2 года/ 100 тыс. км	20 тыс. км	около $45
Mazda 3	седан	1,6 л МКП Base	$16 900	3 года/ 100 тыс. км	20 тыс. км	около $45
Volkswagen Golf	хэтчбек	1,6 л МКП Trendline	$17 944	2 года без огранич. пробега	15 тыс. км	около $45
Toyota Avensis	седан	1,8 л МКП Terra	$24 200	3 года/ 100 тыс. км	10 тыс. км	около $40
Chery B11	седан	2,0 л МКП B1	$23 200	3 года/ 100 тыс. км	10 тыс. км	около $25

Примечание. *Цены указаны по курсу на момент подготовки материала.*

TOYOTA AVENSIS

ЗР, 2004, № 9

1,8–2,4 л, 129–163 л.с.

$24 200–35 400

В среднем классе даже самые простые модификации уже не назовешь голыми. «Авенсис» с кузовом седан в минимальной комплектации «Терра» (Terra) не исключение – электростеклоподъемники, кондиционер, магнитола с восемью динамиками, семь подушек, круиз-контроль, центральный замок, управляемый с брелока, ABS. В салоне намеки на респектабельность – руль и рычаг КП, обтянутые кожей, отдельные элементы интерьера с вставками под дерево. Мощности двигателя вполне хватает для комфортного передвижения. В общем, хороший средний уровень.



CHERY B11

ЗР, 2005, № 9

2,0–2,4 л, 125–129 л.с.

$23 200–31 200

Автомобили из Поднебесной пока составить достойную конкуренцию не могут – на рынке их немного, да и качество не дотягивает до европейского, японского и корейского. В начальной версии «Чери-В11» – 125-сильный двигатель, климат-контроль, ABS, электропакет. Правда, подушки только фронтальные. По комплектации и цене «китаец» не сильно отличается от того же «Авенсиса», зато превосходит его размером, конкурируя, скорее, с «Кэмри».

